

Nr 52.

Av herr förste vice talmannen **Magnusson m. fl.**, om anslag till understöd åt privatflyget, m. m.

I sin skrivelse den 30 oktober 1941 om anslagsäskande till riksdagen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen dels gjort framställning om anvisande av medel för understöd åt privatflyget, dels även meddelat sin avsikt att senare inkomma med utredning i frågan om statsinlösen av Svenska Aeroklubben tillhörig mark å Ålleberg, vilka senare kostnader borde utgå av det å kapitalbudgeten under luftfartsfonden upptagna anslaget: »Mark till landningsfält för flygplan».

Kungl. Maj:t har dock ej upptagit förstnämnda framställning i 1942 års statsverksproposition; beträffande ovensagda markinlösen har herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet anfört till statsrådsprotokollet, att han icke velat giva sig in på någon markinlösen på Ålleberg, på grund av att det vore mindre lämpligt binda statens kapitaltillgångar i skolan och att det i övrigt icke förefanns tillräckligt statsintresse att motivera förvärv av den frågasatta marken.

Genom att privatflyget sålunda ej skulle komma att erhålla det stöd, som föreslagits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, har detsamma ställts inför stora ekonomiska svårigheter, vilket är så mycket mer att beklaga, som ett synnerligen stort såväl försvarsintresse som allmänt socialt intresse sammanhänger med privatflygningens bestånd och utveckling.

De anslag på c:a 190 000:— kronor, vilka sedan ett par år tillbaka givits privatflyget, hava gällt motorflyget. Sedan motorsportflygningen på grund av tidsläget måst inställas, ha efter framställning från Svenska Aeroklubben (KSAK) för varje särskild gång delar av dessa anslag överflyttats till stöd av segelflygningen. Med årets anslagsäskande har likväl för första gången ett direkt anslag begärts för segelflygningen och även i Aeroklubbens skrivelse för modellflygningen.

För att den centrala segelflygskolan vid Ålleberg skall kunna motsvara rimliga anspråk på beboelighet och säkerhet erfordras vattenanskaffning och uppförandet av förläggings- och skollokaler. Dessa kostnader hava av Aeroklubben i dess äskanden till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknats till 120 000:— kronor, inklusive 40 000 kronor för ytterligare inköp av mark m. m. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har emellertid ansett frågan om kapitalanskaffning till det fortsatta utbyggandet av Ållebergsskolan böra lösas så, att medel härför frigöras för Aeroklubben genom en inlösen av Aeroklubben tillhörig mark å Ålleberg. Härigenom skulle nya markinköp bortfalla

men i runt tal 85 000: — kronor komma att stå till förfogande för byggnader m. m.

Därest ovannämnda byggnadsplaner å Älleberg icke skulle kunna komma till stånd får den centrala flygskolan arbeta under synnerligen primitiva förhållanden vid sin fortsatta verksamhet, vilket med största sannolikhet kommer att menligt inverka på såväl elevansökningarnas antal som skolans utbildningsresultat.

Segelflygning och modellflygning samt den byggverksamhet, som bedrivs i samband därmed, utgöra den bas, på vilken det allmänna flygintresset uppbygges. För utbredande av flygtanken inom folkets breda lager måste man systematiskt gå steg för steg. Man måste börja med att draga in de yngsta i rörelsen som modellflygare, för att senare leda dem fram till segelflygningen och slutligen motorflygningen. Målet för hela denna rörelse är att skapa en reservoar av flygentusiaster, ur vilken vårt flygvapen kan ösa vid sin rekrytering av personal av alla slag, att skapa det urval av lämpliga flygadepter, av vilka vårt flygvapen kan fostra skickliga stridsflygare och tillförlitlig markpersonal.

I 1941 års försvarsutrednings nu framlagda betänkande utsäges härom följande:

»Privat- och sportflygningens största betydelse ligger således icke i att den skapar reserver av flygförare för flygvapnet, utan i det förhållandet, att den verksamt bidrager till att sprida intresse för flygning över huvud taget inom vårt lands skilda delar. Ur flygvapnets synpunkt värdefullast äro härvid i första hand modell- och segelflygning samt byggverksamhet av olika slag, i andra hand motorflygning. Dessa former av civil- och sportflygning öka förståelsen för flygvapnet och dess verksamhet samt gagnar dess rekrytering. På grund härav bör enligt utredningens mening privat- och sportflygningen stödjas av staten.»

Utom den hjälp och det stöd för vårt flygvapens rekrytering som ovan framhållits torde, om organisationen gives fasta former, segelflygningen äga värde jämväl ur utbildningssynpunkt såsom förberedelse för motorflygning. Kan utbildningen skötas av verkligt kompetenta instruktörer och försiggå i tvåsitsiga flygplan med dubbelkommando finnes säkerligen möjlighet att bland segelflygarna utvälja sådana, som äro lämpade för fortsatt motorflygutbildning. Under alla förhållanden torde man kunna gallra ut sådana som ej lämpa sig för flygning.

Ser man vidare till den rent militära betydelsen av segelflyget vid militära operationer under pågående världskrig, torde väl ingen numera kunna förneka värdet av segelflygningens insatser såväl som transportmedel som vid direkt stridsinsats. Att utbilda segelflygare med förmåga att kunna föra fram segelflygtransporter i krig fördrar emellertid lång flygtid och omsorgsfull träning. Den enskilde har ej råd att själv bekosta en dylik utbildning. Tillvaratagandet av segelflygintresset inom landet för att kunna fylla kravet

på utbyggandet av en dylik transportorganisation för vårt försvar talar oundersägligen för ett statligt stöd i en eller annan form.

Utöver försvarssynpunkterna torde slutligen en betydelsefull social uppgift kunna tillmätas privatflyget, sådant detta för närvarande håller på att utformas i segelflygningens och modellflygningens tecken. Ungdomens fritidsproblem utgör förvisso en av dagens mest brännande frågor. Vår ungdom måste samlas kring något som äger förmåga att väcka dess entusiasm och därmed utfylla fritiden. Av alla de ungdomsrörelser, som för närvarande finnas inom landet, torde väl heller ingen innebära ett större mått av lockelse för ungdomens håg till självverksamhet och bragd än just flygningen.

Särskilt inom samhällen, där möjligheterna till förströelse under fritiden äro minimala — t. ex. industrisamhällen — synes det växande flygintresset ute i landet böra och kunna tillvaratagas.

Betydelsen av att det svenska folket vinner förståelse för flyget kan icke nog kraftigt understrykas. Det vore till skada för vårt land, om det nu väckta flygintresset skulle tvingas in i en period av stillastående och tillbakagång.

De anslag, som tilldelas segelflygningen, synas emellertid ej endast böra begränsas till bidrag till materielanskaffning och diplompremier. Minst lika viktigt synes vara, att privatflyget erhåller medel såväl till anskaffning av annan för verksamheten erforderlig materiel såsom startvinschar, flygplanvagnar, fallskärmar o. d., som ock att understöd gives själva utbildningen och de anordningar, som härtill erfordras.

Med anledning av vad som ovan anförts hemställes,

att riksdagen ville besluta att ett reservationsanslag av 300 000:— kronor, varav 50 000:— kronor täckas av reservation, anvisas till understöd åt privatflyget för budgetåret 1942—43,

att statsinlösen av KSAK tillhörig mark å Ålleberg i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens i skrivelse av den 30 oktober 1941 uttalade åsikt kommer till stånd för att möjliggöra slutförandet av segelflygskolans å Ålleberg utbyggande.

Stockholm den 21 januari 1942.

Karl Magnusson.

Björn Holmgren.

Stig Janson

i Frändesta.

Gustav Hallagård.

Gösta Liedberg.

Erik Hagberg

i Malmö.