

## Nr 85.

Av herr **von Heland** 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 gjort framställning om anvisande av medel för understöd åt privatflyget. Styrelsen meddelade också, att den hade för avsikt att senare inkomma med utredning av frågan om statsinlösen av Svenska Aeroklubben tillhörig mark å Alleberg. Kostnaderna för inlösen borde utgå av det å kapitalbudgeten under luftfartsfonden upptagna anslaget: »Mark till landningsfält för flygplan.»

Kungl. Maj:t har dock icke i årets statsverksproposition upptagit den förstnämnda framställningen och ej heller har chefen för kommunikationsdepartementet, enligt vad som framgår av hans yttrande till statsrådsprotokollet, velat ge sig in på någon markinlösen på Alleberg. Han anser att det vore mindre lämpligt att binda statens kapitaltillgångar i skolan och att det i övrigt icke fanns tillräckligt statsintresse att motivera förvärv av den ifrågasatta marken.

Om privatflyget sålunda ej skulle erhålla det stöd, som föreslagits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kommer det att ställas inför stora ekonomiska svårigheter. Vi skulle anse detta vara mycket beklagligt, ty det är ett viktigt försvarsintresse att privatflygningen icke blott kan äga bestånd utan även utvecklas och förbättras. Det är för övrigt inte bara ett försvarsintresse utan även ett allmänt socialt intresse, ty segel- och modellflygning är en utmärkt fritidssysselsättning för intresserad ungdom.

Sedan ett par år tillbaka har till privatflyget beviljats ett anslag på 190,000 kronor, men detta har helt gått till motorflyget. Sedan motorflygningen måste inställas på grund av knappheten på bränsle, ha för varje särskild gång efter framställning från Svenska Aeroklubben (KSAK) delar av dessa anslag överförts till segelflygets främjande. I år har för första gången genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ovannämnda skrivelse anslag begärts direkt för segelflygningen.

För att den centrala segelflygskolan på Alleberg skall kunna motivera rimliga anspråk på beboelighet och säkerhet erfordras anskaffning av vatten samt uppförande av förläggings- och skollokaler. Kostnaderna för dessa ha av Aeroklubben 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 Allebergsskolan böra lösas så, att medel härför frigöras för Aeroklubben genom en inlösen av Aeroklubben tillhörig mark å Alleberg. Härigenom skulle nya markinköp ej behövas men omkring 85,000 kronor komma att stå till

förfogande för byggnader m. m. Om dessa bygnadsplaner icke skulle kunna förverkligas måste den centrala flygskolan på Ålleberg arbeta under synnerligen primitiva förhållanden, vilket säkerligen kommer att medföra mycket menliga följder för skolans verksamhet.

Segelflygning och modellflygning samt den verksamhet, som bedrivs i samband härmed, utgöra själva grundvalen för det allmänna intresset för flygning. För att utbreda detta intresse och skapa s. a. s. en flygtanke inom de breda lagren av vårt folk, måste man börja från början och sedan fortsätta steg för steg. De yngsta få börja som modellflygare, sedan få de fortsätta med segelflygning och först därefter ägna sig åt motorflygning. Det slutliga målet för denna verksamhet är att skapa en stor reservoar av för flygning entusiastisk ungdom, ur vilken vårt flygvapen kan rekrytera sin personal av alla slag och av vilka kunna fostras skickliga stridsflygare och fullgod markpersonal. Flygvapnets förestående starkt markerade utökning är ej möjlig att genomföra utan en betryggande rekrytering av såväl flygande personal som markpersonal.

Segelflygningen torde därför som ovan framhållits vara till ovärderlig hjälp för vårt flygvapen. Om organisationen av denna flygning erhåller fasta former torde den även vara värdefull ur utbildningssynpunkt som förberedelse för motorflygning. Om verkligt kompetenta instruktörer finnas att tillgå och utbildningen försiggår i tvärsitsiga flygplan med dubbelkommando, finns det säkert möjlighet att bland segelflygarna utvälja sådana, som äro lämpliga för fortsatt utbildning med motorflygplan.

Erfarenheterna från pågående världskrig visa också den stora betydelse segelflyget äger vid militära operationer, såväl som transportmedel som vid direkt stridsinsats. Utbildningen av segelflygare, som äga förmåga att kunna föra fram segeltransporter i krig, fordrar emellertid lång flygtid och intensiv träning. Den enskilde har ej råd att själv bekosta en sådan utbildning. Utbyggandet av en dylik transportorganisation i försvarets tjänst kräver statligt stöd i den ena eller den andra formen.

En viss jämförelse kan göras mellan segelflygarna och sjövärnsskåren. Utbildning vid denna sistnämnda kår inverkar direkt på rekryteringen vid marinen genom att de unga pojkarna få intresse för denna försvarsgren. Lika väl som sjövärnsskåren av staten beviljas medel för inköp av båtar borde segelflygverksamheten kunna komma i åtnjutande av motsvarande förmån, exempelvis genom att erhålla medel för inköp av glid- och segelflygplan m. m. Även till andra ändamål, såsom till anskaffning av flygplansvagnar, fallskärmar, startvinschar och dylikt bör medel ställas till förfogande. Likaså för själva utbildningen och den verksamhet, som beröres av denna.

Vårt land behöver ett starkt flygvapen. Intresset för flyget är i stigande och det skulle enligt vår mening vara olyckligt om detta intresse svalnade på grund av bristande stöd från statens sida. Anslag till segelflyget är därför enligt vår mening en nödvändighet.

Med anledning av vad som ovan anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att ett reservationsanslag på 250,000 kronor måtte anvisas som understöd åt privatflyget för budgetåret 1942/43; samt

att statsinlösen av KSAK tillhörig mark å Alleberg i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens i ovannämnda skrivelse uttalade åsikt kommer till stånd för att möjliggöra slutförandet av segelflygskolans å Alleberg utbyggande.

Stockholm den 23 januari 1942.

*Erik von Heland.*

*Arthur Heiding.*

*John Gustavson*  
i Guntorp.

*Joh. Friggeråker.*

*J. A. Andersson.*

*A. R. Aronsson.*

*Per Andersson.*