

Framtidens flygtrafik

Återutgivning av text från 1925

En publikation från
e-boksbiblioteket.se

Framtidens flygtrafik.
Återutgivning av text från 1925

Redaktör Mikael Jägerbrand

ISBN 978-91-7757-587-0

Copyright © 2020 Mikael Jägerbrand / Virvelvind Förlag, Lysekil.

Den här e-boken ges ut av E-boksbiblioteket Förlag (imprint)

Mer info: www.e-boksbiblioteket.se

Förord

I den här e-boken får du en spännande inblick i hur man såg på flygtrafiken år 1925.

På den här tiden var möjligheten att flyga något helt nytt här i Sverige. De första reguljära flyglinjerna hade bara funnits några år.

Det var också mycket farligare. I texten nämns att det inträffar 1 dödsfall per miljon flygkilometer. Samma siffra för den internationella flygtrafiken är 1 dödsfall per 42 miljarder flygkilometer, alltså 42 000 gånger säkrare!

Det mest spännande är att man spekulerar att man i framtiden kanske till och med kommer att kunna flyga både på söndagar och helgdagar. Ett av de största hindren menar man är bristen på ljuddämpare på flygplanen.

Den här texten publicerades ursprungligen i "Göteborgs Morgonpost" i december år 1925 med titeln "Den kommersiella lufttrafiken av i dag och i morgon. Kommendörkapten Lübeck uttalar sig. Intressant föredrag i Tekniska samfundet i går".

Texten publicerades anonymt.

Lufttrafiken av i dag och i morgon

Den här texten publicerades ursprungligen i "Göteborgs Morgonpost" i december år 1925 med titeln "Den kommersiella lufttrafiken av i dag och i morgon. Kommendörkapten Lübeck uttalar sig. Intressant föredrag i Tekniska samfundet i går". Texten publicerades anonymt.

Den kommersiella flygningen har under innevarande år tagit en omfattning som icke ens år 1924 ansågs ligga inom det rimligas gränser, och planerna för 1926 synas tyda på en fortsatt våldsamt kraftig utveckling av lufttrafiknätet. Det är därför intet att förundra sig över, att de olika problemen, som kommit upp i och med att detta kommunikationsmedel slagit igenom, på sistone blivit förstarangsfrågor i den allmänna diskussionen.

Göteborgarna ha ju flera anledningar att uppmärksamt följa meningsutbytena i dessa för en handelsstad av Göteborgs betydelse viktiga spörsmål. Ett bevis för det intresse, som verkligen ägnas denna sak här, fick man också i går afton vid Tekniska samfundets sammanträde på Palace Hotel därvid kommendörkapten Thor Lübeck, Stockholm, höll föredrag över ämnet: *Kommersiell lufttrafik nu och i framtiden*, och kamrer Cramér talade om *Synpunkter på Göteborgs trafikproblem*. Till

mötet hade även inbjudits Kungl. svenska aeoroklubben i Göteborg samt Sällskapet för flygtrafik.

Förste föredragshållaren, kommandörkapten Thor Lübeck, gav först en kortfattad historisk översikt av flygteknikens utveckling ända från antiken intill våra dagar, övergick sedan till att beröra världskrigets inverkan på gott och ont, när det gällde den civila luftfarten, och visade slutligen en världskarta över den kommersiella lufttrafiken sådan den tedde sig i somras. Speciell uppmärksamhet tilldrog sig därvid talarens redogörelse för organisationen av det inhemska tyska lufttrafiknätet, som nu har en total längd av 21,000 km., medan järnvägsnätets sammanlagda längd uppgår till 52,000 km., samt hans beskrivning av tillkomsten och utbyggnaden av postflyglinjen Newyork—San Francisco, vilken nu genom uppförandet av en serie luftfyrar och nödlandningsfält blivit en av de driftsäkraste flygrouterna i världen. På sträckan Newyork—Etienne är den avsedd även för nattflygningarna och frekvensen har varit så stor, att man måst inrätta en parallell linje Newyork—Chicago. Även berörde talaren de mycket omtalade, av ett tyskt-columbiskt företag drivna, sjöflyglinjerna i Mellanamerika, engelsmännens planerade linje London—Bombay, fransmännen mellan Pernambuco och Buenos Aires etc.

I senare delen av sitt föredrag övergick talaren till att beröra några allmänna synpunkter på den kommersiella flygningen: säkerhet, regelbundenhet och ekonomi.

Tal. fann, att flygmaskinen som färdmedel inte kunde anses farlig men väl som osäker — statistiken från civilflygningens början och intill nu visar, att det händer två dödsolyckor på 10 milj. körda kilometer vid järnvägen, medan motsvarande tal vid trafikflygningen är 2 milj. km. Tal. hänvisade dock till A.-B. Aero transports gynnsamma

resultat: 5,000 befordrade passagerare och intet enda olycksfall samt Junkers resultat: 40,000 befordrade passagerare och endast 3 lätt skadade.

Emellertid måste man sträva efter en ännu större säkerhet, och tal. framhöll därvid med skärpa önskvärdheten av en skärpt läkarekontroll över piloterna. Dessa borde undersökas minst två gånger om året, och i undersökningen borde ingå en serie rent psykiska prov.

Vad regelbundenheten beträffar har trafikflygningen på sistone gjort synnerligen vackra framsteg, men det fordras dock åtskilligt, innan exempelvis hjälpmedlen för flygning i dimma skola kunna göra anspråk på större tillförlitlighet, och det fordras att de nu ofta förekommande motorfelen — mankemang i kylapparaterna, brott på ventiler och ventilfjädrar etc. — förhindras genom en serie konstruktionsförbättringar.

Viktigt vore också att söka få flygningen mera ekonomisk.

— All lufttrafik är dyrbar, förklarade tal., och uttalade som sin åsikt, att biljettpriserna aldrig borde satts så lågt som nu blivit fallet. För envar flygpassagerare får staten betala 2 à 3 gånger gällande biljettpris, och förr eller senare måste en ändring komma till stånd. Det skall då visa sig ha varit ett stort misstag att skämma bort allmänheten med nu gällande facila pris.

Emellertid har man också viss rätt att hoppas, att driftkostnaderna skola kunna nedbringas. Så är exempelvis en flygmaskinsmotor för tunga oljor under utexperimenterande, och det säger sig självt, att en sådan högst väsentligt nedbringar bränslekostnaderna, vilka uppgå till 12,5 proc. av de totala kostnaderna.

Så småningom ökas också livslängden på trafikflygmaskinerna, varigenom de dryga underhålls- och amorteringskostnaderna auto-

matiskt nedgå.

Slutligen har man väl även rätt förvänta sig, att passagerarefrekvensen skall ökas allt mer och mer, varigenom allmänna omkostnadskontot, som f. n. utgör 40 procent av den totala utgiftsstaten vid en normal flyglinje, komme att reduceras. Skulle så ske måste man emellertid tänka sig en reguljär trafik på alla huvudlinjer hela året om — även sön- och helgdagar. Även borde man öka komforten för passagerarna genom att exempelvis utexperimentera och tillämpa någon tillförlitlig ljuddämpare.

I fråga om statssubventionerna, slöt tal., börjar flertalet stater nu i allmänhet gå in för poolprincipen, därvid varje stat subventionerar allt från densamma utgående enkla flygturer.

Kamrer *Cramér* återigen uppehöll sig speciellt vid de göteborgska synpunkterna på luftrafikfrågan och betonade kraftigt, att Sverige intet har att förlora men allt att vinna på en generell tillämpning av poolprincipen.

Blir den nästa år gällande över lag, skulle Sverige för en halv miljoner kr., som i år räckte till Helsingfors—Amsterdam och västkustlinjerna — understödet till den sistnämnda linjen har som bekant aldrig utbetalats — vara tillräcklig för att också subventionera Nordsjöflygningen, Göteborg—London (Harwich).

Båda talarna avtackades av samfundets ordförande, förste stadsingenjör A. Lilienberg.

Viktiga ord och personer

AB Aerotransport.

Svenskt flygbolag som bildades 1924 med tyska Junkers som huvudägare. Svenska staten tog över bolaget 1935 och 1948 uppgick företaget i SAS.

Cramér, Carl-Rudolf.

[1887–1966] Svensk bankdirektör. Arbetade på ett flertal olika banker i Sverige och Tyskland. Är mest känd för sina insatser för svenskt flyg under 1910- och 1920-talen.

Lilienberg, Albert.

[1879–1967] Svensk arkitekt och stadsplanerare. Började karriären som stadsplanerare i Göteborg och senare i Stockholm. Lilienberg var bland annat ansvarig för stadsplanerna för Gamlestaden, Källtorp och Götaplatsen i Göteborg samt Norrmalmsregleringen och Södra Ängby i Stockholm

Lübeck, Thor.

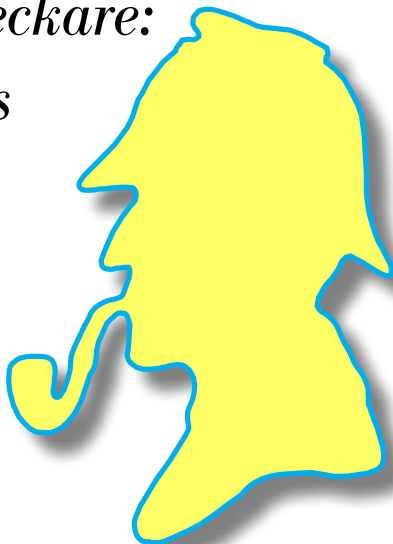
[1876–1937] Svensk kapten och flygvapenchef. Började sin karriär inom flottan men var en tidig flygentusiast som tog certifikat 1918. Lübeck blev först chef för marinens flygväsende och senare

re chef för flygvapnets andra luftkår.



*Om du gillade den här e-boken
så kolla in våra deckare:*

- *Sherlock Holmes*
- *Filip Collin*
- *Leo Carring*
- *Asbjörn Krag*
- *Auguste Dupin*
- *Dick Donovan*



Mer info: www.klassiskadeckare.se