

INTERVJU MED BENGT SAHLBERG

Lättare än luft väger tungt

Luftskepp bygger dynamiska kontaktlandskap

BENGT SAHLBERG, professor i kulturgeografi med turistvetenskap är forskningsledare vid ETOUR (*European Tourism Research Institute*) tillhör de fåtal som mera djupgående studerat luftskeppsutvecklingen. Redan vid slutet av 1970-talet var han med och sammanställde en vetenskaplig rapport för Transportforskningsdelegationen i ämnet för att 1985 presentera en omfattande studie om vi i Sverige borde satsa på denna teknologi eller ej.



Bengt Sahlberg, professor och forskningsledare vid ETOUR-projektet.

Lättare än luft

- Vid denna tidpunkt [1985] diskuterades livligt historien och tekniken även om vi också framhävde alla möjliga användningsområden och marknader. Orsaken till att vi fascinerades av historien var att luftskeppen Hindenburg och Graf Zeppelin på ett bekvämt sätt transporterade över 80 000 passagerare från Europa till Nord- och Sydamerika utan att en enda människa förolyckades. Tvärstoppet kom

1937 i samband med att Hindenburg kraschade, säger Bengt Sahlberg och fortsätter:

- Vad gäller tekniken är utgångspunkten i dag totalt annorlunda. Vårt vetande om materialen, konstruktioner, aerodynamik, motorer är mycket mera omfattande visavi pionjärerna vid förra sekel-skiftet. Dessutom används ingen brännbar gas i dagens luftskepp vilket gör att de skepp som byggs i dag är helt säkra. Principen "lättare än luft" gäller självfallet fortfarande

men enligt Bengt Sahlberg är hybridlösningar kanske att föredra.

- Genom att kombinera gaskraft och extra motorkraft vid start och landning ökas exempelvis lyftkraften, markhanteringen underlättas och vindkänsligheten minimeras.

Omvärldskontakten den unika

Enligt Bengt Sahlberg har luftskeppen helt unika fördelar.

- Ett luftskepp är på ett sätt ett mellanting mellan helikopter, flygplan och buss. Rörelse-

mönstret är helikopterns, men ur transportsynpunkt liknar det ett flygplan som kan ta många passagerare. Det innebär att luftskeppstrafik skulle kunna frekventera attraktiva men svårtillgängliga platser. Exempelvis skulle landsbygdsturism kunna dra fördel av en sådan här utveckling.

Han menar också att eftersom flexibiliteten är mycket hög med denna teknologi, behöver inte kostnaderna för markinfrastrukturen bli avskräckande höga ens för mindre kommuner. Luftskeppen kan ta vid där järnväg, väg och flyg inte når.

- På detta sätt kan detta trafikslag öppna nya kontaktvägar mellan människor som annars skulle ha svårt att träffas lika väl som att vi på ett mentalt plan får kontakt med vår omvärld på ett helt nytt sätt, säger Bengt Sahlberg.

Turistrafiken intressant

- När vi åker till platser där naturupplevelser är viktiga där är också lugn och ro, ren luft och vacker natur centrala ingredienser. Vi undviker platser med biltrafik, buller och i övrigt hektiska miljöer. Eftersom luftskeppen är snälla mot den "yttre miljön" stimuleras även den "inre miljön"



NYGAMMAL TEKNIK. Rimliga kostnader för ett luftskepp är helt beroende av industriell serietillverkning. Kuskapen idag är redan utvecklad och har möjliggjort att fabriker runt om i världen är igång med produktion av luftskepp. Ett land som Sverige har all grundläggande kompetens som behövs för att kunna tillverka luftskepp.

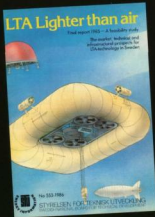
med möjligheten till eftertanke och reflexion, vilket många av oss söker idag när allt går på högvarv.

Bengt Sahlberg ser en rad möjligheter och resalternativ som luftskeppstrafiken skulle kunna stimulera:

- Temaresor för fotointresserade, mat och vinresor, konstresor – resor där ett helt sällskap reser med likartade intressen som gemensam nämnare. Eller varför inte kunskapsarbetare, stads-planerare eller forskare som vill utbyta idéer i ny kontext, säger Bengt Sahlberg.

- Andra idéer är nattekursioner över våra städer, solupp- och solnedgångar, vallsafari, musikresor, anslutningstrafik till flyg och järnväg eller varför inte danskvällar. Särskilda kryssningsresor, "Orientexpressen", resor i Nils Holgerssons spår och högtidsdagar som guldröjlopp är andra infallsvinklar.

Eftersom turismen i Sverige omfattar cirka 3,5 procent av BNP och medeltalet i vår omvärld är det dubbla finns skäl att noggrant undersöka möjligheterna. Till detta skall också läggas att världsturismen, som redan i dag engagerar flest antal anställda, nu är inne i en expansionsfas. Bengt Sahlberg påpekar att kul-



Professor **Bengt Sahlberg** gjorde för tio år sedan en realistisk forskningsrapport angående möjligheterna med en svensk luftskeppsutveckling. Uppdragsgivarna för denna rapport var ett tiotal svenska storföretag och NUTEK.

Rapporten bedömde då att lämpligheten med luftskepp låg något decennium fram i tiden.

turismen kommer att bli en ny och viktig generator av turistresor i framtiden. Bland annat har ICOMOS *International Council on Monuments and Sites*, tagit fram ett ambitiöst program som både handlar om hur platser, traditioner och landskap skall lyftas fram och visas såväl som hur dessa skall skyddas för att inte helt försvinna.

Mobiliteten ändrar karaktär

Avslutningsvis reflekterar Bengt Sahlberg över resandet och målet med resandet:

- I dag åker vi mellan platser för att medverka i en aktivitet eller i någon session av något slag. I framtiden kan det lika gärna vara på det sättet att vi under resans gång håller på med någon aktivitet eller bara är.

- Vem vet, kanske kommer vi att ha mobila sjukhusenheter som en del av vår vardag i morgon. Bokbussar och blodbussar har vi ju redan. Dessutom är talesättet att resan är själva målet kanske extra sant när det gäller just luftskepp, avslutar Bengt Sahlberg. ■

ULF SVENSSON