

## Nr 50.

Av herr **Lundquist** i Rotebro **m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts förslag i statsverkspropositionen om anslag till utredning rörande luftfartsled Stockholm—Malmö.*

I proposition nr 112 till 1930 års riksdag lämnades en redogörelse för den av luftfartssakkunniga verkställda utredningen angående anordnande av nattlufttrafik. Därvid uppgavs, att, enligt de sakkunnigas utlåtande, iordningställandet av erforderliga fyrar och nödlandningsplatser å sträckan Stockholm—Malmö beräknats kosta omkring 2,000,000 kronor. Av detta belopp skulle enligt de sakkunnigas kalkyler 1,156,500 kronor åtgå för iordningställande av nödlandningsfält.

Emellertid har, enligt vad statsrådet i år under rubriken »Luftfartsväsendet» i statsverkspropositionen meddelat, Svenska luftfartsförbundet i en till Kungl. Maj:t ställd, den 15 oktober 1930 dagtecknad skrift lämnat nya, väsentligt ändrade kostnadsuppgifter för nödlandningsfältens iordninggörande. Enligt dessa senare skulle kostnaderna enbart för 8 av de erforderliga 13 landningsfälten å leden Stockholm—Malmö komma att uppgå till 4,627,500 kronor. Utgifterna för de återstående, ännu icke kostnadsberäknade 5 fälten hava approximativt uppskattats till 1,000,000 kronor. Hela kostnaden för nödlandningsfälten å leden Stockholm—Malmö beräknas alltså nu komma att uppgå till omkring 5,627,500 kronor. Läggas därtill de av luftfartssakkunniga beräknade kostnaderna för själva fyrleden Stockholm—Malmö, 817,135 kronor, skulle engångskostnaderna för fyrled och nödlandningsplatser m. m. endast å sträckan Stockholm—Malmö komma att uppgå till (5,627,500 + 817,135) 6,444,635 kronor i stället för av de luftfartssakkunniga uppgivna cirka 2,000,000 kronor. Enligt statsrådets uttalande skulle den betydande kostnadsskillnaden huvudsakligen vara betingad av att man räknat med skilda slag av flygplan.

Statsrådet uttalar, att han med hänsyn till de mycket betydande kostnader, som iordningställandet av luftfartsleder alltså kommer att medföra, anser det vara uteslutet att i det skick, vari ärendet nu befinner sig, äska anslag till igångsättande av arbeten för nödlandningsfältens anordnande. Detta uttalande synes synnerligen välgrundat.

Emellertid framhåller statsrådet vidare, att »därest riksdagen icke uttalar annan mening, iordningsställandet av ett eller annat nödlandningsfält böra, om så ur arbetslöshetssynpunkt befinnes lämpligt, få påbörjas redan innan utredningen i ärendet i sin helhet slutförts».

Det synes emellertid, som om klok försiktighet bjöde att under alla förhållanden icke påbörja några arbeten av här ifrågavarande slag, förrän vissa ytterligare utredningar hunnit verkställas och dessa visat, att arbetet bör utföras. Klart är, att om ett eller flera landningsfält redan nu iordninggöras, statsmakternas ställningstagande till nattflygningen över huvud i avgörande grad föregripes.

Vi tillåta oss erinra om, att här ifrågavarande avsevärda engångskostnader skulle av statsverket vidkännas närmast för möjliggörande av nattlufttrafik Stockholm—Malmö, huvudsakligen för postens behov.

Enligt de luftfartssakkunnigas förslag (avgivet 30 september 1929) skulle tidtabellen för dessa nattlufturer ordnas på följande sätt:

20.15 från Stockholm .....	till 9.00
24.00 till Malmö.....	från 5.15.

I Malmö skulle erhållas direkt anslutning med luftfartygen till och från kontinenten.

Kostnaden för dessa natturer komma emellertid att draga avsevärda kostnader utöver de redan förut nämnda i och för sig synnerligen höga engångsutgifterna.

Flygsakkunniga ha själva beräknat de årliga kostnaderna för underhåll av fyrled och landningsfält till 158,000 kronor. De direkta flygkostnaderna per år för leden Stockholm—Malmö uppgå, efter de beräkningsgrunder, som luftfartssakkunniga angivit, till inemot 900,000 kronor. Huruvida dessa beräkningsgrunder äro hållbara, ha vi icke kunnat kontrollera. Antagligt är väl emellertid, att kostnaderna icke ställa sig fördelaktigare än vad de sakkunniga beräknat. De återkommande årskostnaderna torde alltså i runt tal komma att belöpa sig till minst cirka 1,000,000 kronor.

Med hänsyn till de betydande kostnader, som alltså äro förenade med nattpostflygning, synes det vara all anledning, att, innan man igångsätter något arbete med nödlandningsfältets iordningställande — även om detta skulle ske som nödhjälpsarbete — närmare utreda, vilka de framtida ekonomiska konsekvenserna bliva av ett fortsättande på den sålunda inslagna vägen och huruvida de fördelar, som en nattpostlinje erbjuder, äro av den storleksordning, att de kunna motivera kapitalutlägg av de mått, det här rör sig om.

En sålunda kompletterad utredning synes vara så mycket mera påkallad, som förslag nu även är framlagt om omedelbar elektrifiering av statsbanan Stockholm—Malmö.

Det ligger i öppen dag, att i och med denna bandels elektrifiering möjligheterna att järnvägsledes ordna postbefordringen Stockholm—Malmö(—utlandet) bliva helt andra och väsentligt större än vad fallet är för närvarande, samtidigt som statens samlade kostnader för de sålunda förbättrade posttransporterna å järnväg måste komma att ställa sig vida lägre än vid luftbefordring.

En högst betydande restidsförkortning bör vara uppnåelig. Hur pass

omfattande och ur postens synpunkt värdefull denna kan bli, är givetvis icke möjligt att utan en närmare utredning avgöra. Helt naturligt kunna tiderna i Stockholm för den avgående och den ankommande utlandsposten, även om särskilda snabbgående posttåg anordnas i anslutning i Malmö med nattflygplanen till och från kontinenten, icke bliva lika tillfredsställande som enligt de luftfartssakkunnigas förslag (se här ovan), därest utlandsflygplanens tider i Malmö bliva de av de sakkunniga uppgivna. Men dels vill det förefalla, som om åtminstone någon förskjutning av Stockholmstiderna borde kunna vidtagas utan alltför stort men för den korresponderande allmänheten, dels synes det mycket väl kunna räknas med att inom ej alltför lång framtid de av de luftfartssakkunniga beräknade flygtiderna Malmö—London och Paris kunna ej oväsentligt förkortas med därav följande möjligheter till fördelaktigare tider i Malmö och därmed även i Stockholm. Till stöd för detta antagande må bl. a. erinras om ett uttalande i pressen för ej länge sedan av kapten C. Florman i Aktiebolaget Aerotransport, att man redan nu till våren hade för avsikt att i fråga om dagturerna, genom slopandet av mellanlandningen i Hamburg, förkorta flygtiden Malmö—Paris och London till 7 timmar. I flygsakkunnigas betänkande har räknats med en motsvarande flygtid av  $8-8\frac{1}{2}$  timmar.

Det må här slutligen även erinras om att nattlufttrafik Stockholm—Malmö och omvänt, med de tider för turerna, som de sakkunniga tänkt sig, skulle praktiskt taget bli till fördel uteslutande för Stockholm och ett begränsat antal andra orter, vilkas postkommunikationer med huvudstaden äro sådana, att de kunna få del av de fördelar, flygtiderna erbjuda i Stockholm. Någon mellanlandning mellan Stockholm och Malmö skulle ej ifrågakomma. De många miljonerna komme alltså att offras utan att kunna bli till allmänare gagn (ur landets synpunkt sett). Helt annorlunda böra förhållandena komma att ställa sig, därest det vore möjligt att för någorlunda rimliga kostnader genom förstärkningsarbeten å själva banan och vissa ändrade anordningar å den rullande materielen m. m. komma därhän, att järnvägslinjen Stockholm—Malmö med fördel kunde alltjämt användas för här ifrågavarande nattpostbefordring. De förbättringar av banan, som för sådant ändamål kunna vara att vidtaga, böra nämligen genom förkortade restider för *alla* tåg å denna sträcka bliva till väsentlig fördel för stora delar av vårt land ur såväl person- som post- och godstrafiksynpunkt. Skillnaden i betydelse ligger i öppen dag.

Det förefaller även, som om det icke borde vara alldeles uteslutet att uppnå en sådan ökad kapacitet hos statsbanelinjen Stockholm—Malmö efter elektrifieringen. En höjning av järnvägslinjens maximihastighet till 100 km/tim. torde med överkomliga kostnader kunna åstadkommas. Om nu särskilda posttåg tänkas insätta Stockholm—Malmö för att förbättra postkommunikationerna med utlandet och man räknar med en genomsnittshastighet för dessa av 100 km/tim., blir restiden Stockholm—Malmö och omvänt 6 timmar. Med de tider i Malmö, med vilka luftfartssakkunniga räknat för flygplanen till och från kontinenten, skulle posttåget då avgå från Stockholm omkring

18.15 och ankomma till Stockholm omkring 11.15. Utgår man vidare ifrån att flygtiderna å kontinenten för nattflygplan nerbringas på sätt som enligt kapten Flormans uttalande vore avsett att genomföra redan till våren för dagflygturerna Malmö—kontinenten och denna tidsvinst lägges i Malmö, skulle tiderna i Stockholm för posttågen komma att kunna bli: avgång omkring 19.30 och ankomst omkring 10.00. Uteslutet torde slutligen ej heller vara, att man genom vidtagande av vissa konstruktiva anordningar å för detta ändamål speciellt byggda postmotorvagnar skulle kunna medgiva för dessa speciella motorvagnståg en hastighet, något överstigande den för tågen i allmänhet å bandelen tillåtna. En ytterligare gångtidsvinst på c:a 30 minuter torde på detta sätt ligga inom räckhåll. Tiderna i Stockholm för posttågen skulle då alltså bliva: avgång omkring 20.00 och ankomst omkring 9.30, innebärande sålunda endast 15 min. sämre avgångstid och 30 min. sämre ankomsttid än luftfartssakkunniga själva räknat med vid nattlufttrafiks anordnande. Med den utveckling, som gör sig gällande å flygteknikens område, torde det väl slutligen även kunna antagas, att, när elektrifieringen av bandelen Stockholm—Malmö hunnit genomföras, flygplanen å routen Malmö—kontinenten fått en så pass ökad kapacitet, att flygtiderna kunna ytterligare förkortas och därmed ännu bättre tider i Stockholm erhållas för de postförande specialtågen. Det synes i varje fall ur den allmänna statsnyttans synpunkt vara lämpligare, att staten medverkar till anskaffandet av starkare och snabbare flygmaskiner mellan Malmö och kontinenten än att staten offrar stora kapital på åstadkommandet av inhemsk nattlufttrafik, som kan utan olägenhet och till mindre kostnader ombesörjas med järnväg.

Här ovan har endast talats om sträckan Stockholm—Malmö. Ungefär samma skäl kunna emellertid anföras till stöd för ytterligare utredning även beträffande den ifrågasatta luftfartsleden längs Västkusten.

Även bandelen Malmö—Göteborg torde väl under en ej alltför avlägsen framtid komma att elektrifieras och därvid erbjuda samma möjligheter till förbättringar. Även med ångdrift torde det för övrigt vara görligt att ordna anslutning Göteborg—Malmö till nattflygplanen Malmö—kontinenten.

Enligt föredragande statsrådets uttalande skulle de här ovan berörda nödländningsfälten vara behövlige »även om mot förmodan nattposttrafik ej framdeles kommer till stånd. Det föreligger nämligen ett verkligt behov att åtminstone för dagflygning ordnade luftfartsleder för lantflygplan finnas till landets huvudstad och den stora handelsstaden vid Göta älvs mynning». Det vill emellertid förefalla, som om även betydelsen av dagflygning å sträckorna Malmö—Stockholm och Malmö—Göteborg i avsevärd grad påverkas av elektrifieringen av de olika statsbanelinjerna.

Vi anse oss slutligen böra nämna, att, enligt vad vi inhämtat, inom järnvägsstyrelsen redan pågå vissa utredningar om möjligheterna att vidtaga här ovan ifrågasatta förbättringar. Skulle dessa senare visa sig genomförbara, vore detta alltså en vinst av järnvägs elektrifieringen, som man finge »på köpet».

I anslutning till vad vi sålunda anfört, tillåta vi oss hemställa,

att riksdagen ville i samband med beviljandet av det av Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln begärda extra reservationsanslaget av 2,000 kronor till utredning rörande luftfartsled Stockholm—Malmö göra det uttalandet, att, innan några arbeten igångsätts för iordningställande av flygled och nödlandningsfält, dels utredningen i ärendet bör i sin helhet slutföras och därvid jämväl tagas under övervägande, vilken inverkan elektrifieringen av statsbanan Stockholm—Malmö kan beräknas få på frågan om nattlufttrafiks anordnande å samma sträcka, dels frågan därefter ånyo bör underställas riksdagen.

Stockholm den 19 januari 1931.

*R. Lundquist*

i Rotebro.

*Erik Nordkvist.*

*Nils Holmström.*

*P. S. Hedlund,*

Häste.

*E. Eurén.*

---

