

## Nr 154.

Ankom till riksdagens kansli den 18 maj 1931 kl.  $\frac{1}{2}$  4 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under sjätte huvudtiteln gjorda framställning om anslag till utredning rörande luftfartsled Stockholm—Malmö jämte en i ämnet väckt motion.*

(4:e avd.)

Uti den till riksdagen den 3 januari 1931 avlätna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1931/1932 har Kungl. Maj:t i avseende å sjätte huvudtiteln, innefattande anslagen till kommunikationsdepartementet, föreslagit riksdagen (punkt 37 av det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag) att till utredning rörande luftfartsled Stockholm—Malmö för budgetåret 1931/1932 anvisa ett extra reservationsanslag av 2,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till nämnda statsrådsprotokoll.

I detta sammanhang har utskottet förehaft till behandling en inom andra kammaren av herr R. Lundquist i Rotebro m. fl. väckt motion, nr 50, däri hemställts, 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 igångsättas för iordningställande av flygled och nödlandningsfält, dels utredningen i ärendet bör i sin helhet slutföras och därvid jämväl tagas under överbägande, 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.

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sin hemställan, får utskottet hänvisa till motionen.

Svenska luftfartsförbundet har hos Kungl. Maj:t hemställt, att av 1931 års riksdag måtte äskas erforderliga anslag för igångsättande av behöfliga arbeten för anordnande av nödlandningsplatser å luftfartslederna Stockholm—Malmö och Malmö—norska gränsen.

Luftfartsförbundet har inlämnat kostnadsberäkningar rörande iordningställande av 8 av de 13 nödlandningsfälten å leden Stockholm—Malmö

samt 4 av de 7 nödlandningsfälten å västkustleden. Kostnaderna för ordnandet av förstnämnda 8 fält uppskattas tillhopa till 4,627,500 kronor och kostnaderna för de 4 fälten å västkustleden till 1,522,500 kronor. Utgifterna för de icke kostnadsberäknade 5 fälten å leden Stockholm—Malmö hava approximativt uppskattats till 1,000,000 kronor. Då de 3 återstående fälten å västkustlinjen äro svåra att planera, lära kostnaderna för ordnande av dessa 3 fält komma att uppgå till ungefär samma belopp.

Av de föreslagna 20 nödlandningsfälten ligga 3 å lantförsvarets mark, 5 å annan kronojord eller ecklesiastisk jord, 3 å stadsjord, 1 delvis å krono- och delvis å stadsjord (Ängelholm) samt endast 8 å enskild mark.

Utlåtanden över luftfartsförbundets framställning hava avgivits av kommerskollegium, generalpoststyrelsen, chefen för generalstaben, chefen för flygvapnet, vilka tillstyrkt framställningen, ävensom av statens arbetslöshetskommission, som sammanfattningsvis framhållit, att iordningställandet av de ifrågasatta nödlandningsfälten i de flesta fall lämpligen lärer kunna bedrivas som reservarbete, att frågan om tryggandet av fältens användande för avsett ändamål bör lösas före arbetenas igångsättande, att arbetena synas böra bedrivas både som statliga och — i vissa fall — som statskommunala arbeten och att de bemyndiganden, som kunna lämnas åt kommissionen, böra tillerkänna kommissionen nödig rörelsefrihet att i förekommande fall handla efter sig företeende omständigheter.

*Departementschefen* har anfört följande.

I propositionen nr 112 till 1930 års riksdag lämnades en redogörelse för den av luftfartssakkunniga verkställda utredningen angående anordnande av nattlufttrafik. Därvid meddelades, att 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. Såsom i det föregående meddelats, uppgår den av luftfartsförbundet uppskattade kostnaden för 8 av de 13 nödlandningsfälten å nämnda led till 4,627,500 kronor. Denna betydande skillnad torde huvudsakligen vara betingad av att man räknat med skilda slag av flygplan och därav föranlett olika behov av nödlandningsfält. De sakkunniga hava ansett, att man borde för nattpostflygningen använda amfibieflygplan, varigenom även sjöar skulle kunna begagnas för nödlandning och antalet nödlandningsfält därför väsentligt minskas. Såsom redan i berörda proposition framhölls, är det emellertid tvivelaktigt, om man för en blivande nattpostflygning kan begagna sig av amfibieflygplan. Luftfartsförbundet har utgått ifrån att lantflygplan böra komma till användning, och flertalet fackmän lärer vara av den åsikten, att denna typ skall visa sig vara den lämpligaste.

Luftfartsförbundet har, såsom nämnts, icke verkställt beräkningar rörande kostnaden för iordningställandet av samtliga de föreslagna nödlandningsfälten, och någon sammanlagd kostnad för dessa arbeten kan därför icke för närvarande angivas. Så mycket är dock uppenbart, att den av de sakkunniga uppskattade totalkostnaden för iordningställande av en nattflygled mellan Stockholm och Malmö kommer att högst väsentligt överskridas. Även de i propositionen nr 112 approximativt angivna siffrorna för anordnande av en nattflygled längs västkusten eller omkring 920,000 kronor för sträckan Malmö—Göteborg och 560,000 kronor för återstående delen till norska gränsen

komma helt visst att visa sig för låga. Till kostnadsfrågans belysande må nämnas, att enligt luftfartsförbundets utredning kostnaderna för iordningställandet av det tilltänkta nödlandningsfältet vid Jönköping — det dyraste arbetet — skulle belöpa sig till 1,684,500 kronor. Beträffande övriga fält, som kostnadsberäknats, är det endast i ett fall, som kostnaden går ned till inemot 100,000 kronor. Arbetena avse bland annat fältens dränering samt bortskaffande av stenrös och stubbar m. m., varigenom markens värde även för jordbruksändamål väsentligt ökas. Med hänsyn till de mycket betydande kostnader, som iordningställandet av luftfartsleder alltså kommer att medföra, anser jag det vara uteslutet att i det skick, vari ärendet nu befinner sig, äska anslag till igångsättande av arbeten för nödlandningsfältens anordnande. Innan så sker, måste de av luftfartsförbundet gjorda utredningarna granskas och kompletteras inom departementet, varvid även får undersökas, bland annat, huruvida icke kostnaderna — eventuellt genom utväljande i vissa fall av andra platser för fältens anordnande — kunna nedbringas. Därjämte bör, såsom även antydde i förut omförmälda proposition, närmare utrönas, i vad mån bidrag till kostnaderna för nattflygtrafiken kunna förväntas från vederbörande postverk. Luftfartsförbundet har upprättat preliminära kontrakt med ägarna eller innehavarna av vederbörande egendomar, varigenom de till luftfartsförbundet upplåtit nyttjanderätt till de av förbundet avsedda nödlandningsfälten under 25 år. I avtalen är förskrivet, att de kunna överlåtas å staten. Man måste emellertid tillse, att efter de 25 årens förlopp staten icke vid förnyad upplåtelse får genom förhöjda avgifter betala för de ökade jordvärden, som uppstått genom av staten bekostade arbeten. Såsom närmare framgår av kommerskollegii utlåtande torde det vara enklast att staten förvärvar äganderätt till nödlandningsfälten, som därefter finge utarrenderas. Ett närmare övervägande på denna punkt torde i samband med den fortsatta utredningen få äga rum.

Efter det att sålunda ytterligare erforderliga utredningar och undersökningar utförts, torde en fullständig plan jämte kostnadsberäkning för dessa luftfartsleders anordnande få föreläggas en kommande riksdag.

Under den tid, som förflutit, sedan förutnämnda proposition avlämnades, har intresset för nattpostflygning tagit sig flera uttryck, icke blott i Sverige utan även i utlandet. Sålunda hölls under oktober månad 1930 en luftpostkonferens i Bryssel, där 11 europeiska postverk voro representerade och varvid även frågor rörande nattpostflygning behandlades. Under hösten innevarande år är det avsett att till samma plats för behandling av luftpostfrågor sammankalla en ny konferens, till vilken samtliga europeiska postverk samt representanter för luftfartsmyndigheter skola inbjudas, varjämte luftfartsföretagen skola lämnas tillfälle att yttra sig. Jämväl Nationernas förbund har tagit upp frågan om skapandet av ett europeiskt luftpostnät, som även skulle innefatta nattpostlinjer. Bland annat har detta ärende behandlats vid en av Nationernas förbund till Genève under juli månad 1930 sammankallad konferens med representanter för den civila luftfarten. Man torde alltså kunna förvänta, att ett rätt vidsträckt europeiskt luftpostnät, även för befördran av nattpost, inom en nära framtid förverkligas. Bland deltagarna i sådan luftpostbefördran bör Sverige icke saknas. Jag vill i detta sammanhang även erinra om riksdagens i skrivelsen den 28 maj 1930 (nr 298) gjorda uttalande, att som ett betydelsefullt nationellt framtidsintresse måste framstå, att även den inhemska flygtrafiken kan utvecklas. För att så skall kunna ske erfordras emellertid, att med nödlandningsfält ordnade luftfartsleder finnas, ty innan sådana fält äro anordnade, kan ingen regelbunden lufttrafik med lantflygplan inom landet komma till stånd, såvida man icke vill eftergiva på kravet, att luftfarten skall fylla tidsenliga fordringar på säkerhet.

Med hänsyn till sålunda föreliggande förhållanden och i betraktande därjämte av såväl generalpoststyrelsens uttalande angående vikten av att föreslagna flygleder snarast möjligt utbyggas som vad statens arbetslöshetskommission ur sin synpunkt anfört, torde, därest riksdagen icke uttalar annan mening, iordningställandet av ett eller annat nödlandningsfält böra, om så ur arbetslöshetssynpunkt befinnes lämpligt, få påbörjas redan innan utredningen i ärendet i sin helhet slutförts. Jag förutsätter därvid, såväl att fältets belägenhet är sådan, att icke någon tvekan råder om att det bör ingå i en blivande inhemsk luftfartsled, som att kostnaderna för arbetet kunna auses godtagbara med hänsyn till vad därmed för det avsedda ändamålet utvinnes. Det må här framhållas, att man vid utseende av nödlandningsfält har rätt stor möjlighet att välja, alldenstund det för luftfarten är av mindre betydelse, om fältet ligger något vid sidan av flyglinjen. De av mig nu åsyftade arbetena skulle blott avse i statens ägo befintlig jord ävensom kommunala markområden, därest betryggande avtal kunna träffas, varigenom rätt till fältens användande för nödlandning för framtiden säkerställes. De arbeten på nödlandningsfält, som sålunda må komma att påbörjas, bliva till nytta, 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. Dylika luftfartsleder äro utbyggda i ett flertal länder i Europa, och saknaden av sådana i Sverige är brist, som stundom vållat olägenheter för såväl svenska som utländska flygare. Några utländska luftfartsföretag hava även förklarat sig villiga öppna regelbunden trafik mellan kontinenten och Stockholm, därest en luftfartsled för lantflygplan bleve ordnad från Malmö till huvudstaden. Såsom framgår av utlåtandena från cheferna för generalstaben och flygvapnet, bliva luftfartslederna jämväl till gagn för försvaret.

Vid ärendets fortsatta behandling inom kommunikationsdepartementet blir det nödvändigt att upprätta en del kartor, varjämte utredningsarbetets fullföljande torde föranleda andra utgifter, vilka icke nu kunna närmare angivas. För bedrivande av den fortsatta utredningen rörande luftfartsleden mellan Stockholm och Malmö torde därför ett mindre belopp bliva erforderligt. Förslagsvis torde böra äskas ett anslag av 2,000 kronor. Vad angår västkustlinjen har 1930 års riksdag beviljat ett extra reservationsanslag av 5,500 kronor till undersökning och kostnadsberäkning av en nattflygled Malmö—Göteborg—norska gränsen. Detta anslag torde lämna tillgång till bestridande jämväl av kostnaderna för de utredningar, som erfordras med anledning av den av luftfartsförbundet nu gjorda framställningen rörande denna led.

*Utskottets  
yttrande.*

Vad först angår frågan om utredning rörande luftfartsled Stockholm—Malmö, vill utskottet framhålla, att anvisande av något särskilt riksstatsanslag härför ej syns utskottet erforderligt. Därest Kungl. Maj:t finner medels beviljande för ändamålet behöfligt, torde utgiften lämpligen kunna bestridas från till Kungl. Maj:ts förfogande stående medel.

Av departementschefen har vidare ifrågasatts att arbetena å vissa nödlandningsfält, avsedda att ingå i två tilltänkta luftfartsleder Stockholm—Malmö och Göteborg—Malmö, skulle igångsättas som arbetslöshetsföretag. För egen del vill utskottet framhålla att ifrågavarande luftfartsleder kunna väntas bliva synnerligen vittutseende och kapitalkrävande företag. Av denna anledning och med hänsyn till ärendets outhärdade läge finner utskottet det

näppeligen möjligt, att riksdagen nu skulle fatta ståndpunkt till detsamma. Skulle av förhållandena påkallas igångsättande av arbetena å visst nödlandningsfält som reservarbete torde frågan härom böra i vanlig ordning prövas ur synpunkten av arbetslöshetens bekämpande.

Under återopande härav hemställer utskottet,

a) att Kungl. Maj:ts förevarande förslag ej må av riksdagen bifallas;

b) att den av herr Lundquist i Rotebro m. fl. i ämnet väckta motionen (II: 50) må anses besvarad med vad utskottet sålunda anfört och hemställt.

Stockholm den 18 maj 1931.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius, A. C. Lindblad, J. L. Widell, J. Nilsson* i Malmö, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *N. J. M. Svensson* i Kompersmåla, *E. J. G. Rosén, J. G. Walles, C. G. V. Hammar skjöld, P. A. Bergström, I. Hj. E. Pauli* och *K. A. S. Nylander*;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *C. R. Jansson* i Falun, *P. Nilsson* i Bonarp, *G. Strindlund, P. M. Olsson* i Blädinge, *E. J. Wigförss, J. Olofsson* i Digernäs, *O. Nilsson* i Örebro, *S. Persson* i Fritorp, *O. Andersson* i Höör, *O. E. F. Järte* och *A. Danielsson*.

### Reservationer:

1) av herrar *Lindblad, Nilsson* i Malmö, *Walles, Hammar skjöld, Bergström, Pauli, Nylander, Anderson* i Råstock, *Nilsson* i Örebro, *Andersson* i Höör och *Järte*, vilka ansett att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Påtagliga bevis på luftfartsväsendets kraftiga utveckling äro de omfattande anordningar i form av nödlandningsfält, fyrbelysning m. m., som redan inom ett stort antal länder vidtagits utmed flyglederna. Den nordamerikanska kontinenten är genomdragen av dylika flygfarter, i betydande utsträckning försedda med fyror för nattflygning eller radiofyror. Liknande är förhållandet på den europeiska kontinenten. Tyskland har redan ett rikt utgrenat luftfartsnät. Vad exempelvis leden Malmö—Hamburg—Amsterdam beträffar, hava såväl Danmark som Tyskland bekostat flygledens utbyggnad och försett densamma med erforderligt antal nödlandningsplatser. Av denna utveckling kan ej heller Sverige i längden undgå att beröras.

Såsom belysande för de olägenheter, som bristen på inhemska luftfartleder för närvarande framkallar, må anföras, att nattluftposten sommaren 1931 måste framföras med sjöflygplan från Stockholm till Göteborg samt vidare därifrån med landflygplan till Köpenhamn. Att å förstnämnda sträcka sjöflygplan, trots deras avsevärda döda vikt, föredragits, beror på de större nödländningsmöjligheter, som erbjudas på mellanliggande insjöar. Den starka sjöhävningen på Västkusten försvårar däremot användningen av sjöflygplan på sträckan Göteborg—Köpenhamn, vadan å nämnda sträcka är avsett att befordra posten med landflygplan oaktat där ännu rådande brist på nödländningsfält med därav följande avsevärda risk för störtningsolyckor.

Såväl franska som belgiska, holländska och tyska flygföretag hava förklarat sig villiga utsträcka trafiken från Malmö till Göteborg och Stockholm. Som en så gott som oeftergivlig förutsättning härför har dock, åtminstone vad trafiken på Stockholm beträffar, uppställts att flygleder iordningställas. På grund av Sveriges läge som genomfartsland för trafiken med Norge och Finland har frågan för vårt lands del viss internationell betydelse.

Från dessa utgångspunkter finner utskottet sig kunna tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag om ett anslag på 2,000 kronor för utredning om en luftfartsled Stockholm—Malmö till komplettering av den utredning rörande en liknande farled Göteborg—Malmö, vartill anslag med 5,500 kronor tidigare av 1930 års riksdag anvisats. Att statens kostnader på detta sätt kunnat begränsas, beror på att ifrågavarande undersökningar verkstälts av svenska luftfartsförbundet, som för ändamålet också lyckats hopbrunga betydande bidrag från vissa svenska affärsföretag och andra intresserade.

Utskottet har ej heller velat motsätta sig förslaget att, i avvaktan på ifrågavarande utredningars slutförande, vissa nödländningsfält iordningställas som nödhjulsarbeten. Härvid skulle dock allenast ifrågakomma sådana, som äro belägna å statlig eller kommunal jord. Man torde ock böra räkna med att flyglinjen söderut från Stockholm i sitt första skede måste dragas över Göteborg. Tillsvidare skulle alltså allenast förekomma arbeten å nödländningsfält, lämpade att ingå i en flygled Stockholm—Göteborg—Malmö. Enligt vad utskottet inhämtat, torde härvid landningsfälten å flygleden Stockholm—Göteborg till största delen kunna givas ett sådant läge, att de även kunna begagnas å en blivande luftled Stockholm—Malmö.

Under åberopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet, med avstyrkande av herr Lundquists i Rotebro i ämnet väckta motion, hemställa,

att riksdagen, med avslag å den av herr Lundquist i Rotebro m. fl. i ämnet väckta motionen (II: 50), må till *utredning rörande luftfartsled Stockholm—Malmö* för budgetåret 1931/1932 anvisa ett extra reservationsanslag av 2,000 kronor.»

2) av herr *Rosén*, vilken ansett att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Vad först angår frågan om utredning rörande luftfartsled Stockholm—Malmö, vill utskottet framhålla, att anvisande av något särskilt anslag för ändamålet ej syns utskottet erforderligt. Det av departementschefen beräknade kostnadsbeloppet av 2,000 kronor torde lämpligen kunna bestridas från vederbörligt huvudtitelsanslag för kommittéer och utredningar genom sakkunniga.

Utskottet har ej ansett sig kunna tillstyrka planen att arbetena å vissa nödlandningsfält, avsedda att ingå i två tilltänkta luftfartsleder Stockholm—Malmö och Göteborg—Malmö, redan nu igångsättas som arbetslöshetsföretag. Såsom av statsverkspropositionen inhämtas, kan ifrågavarande luftfartsleder väntas bliva synnerligen vittutseende och kapitalkrävande företag. Redan av denna anledning synes fog föreligga för ett uppskov med ett ställningstagande i frågan, till dess densamma, såsom avsett är, må hinna fullständigare utredas.

Under åberopande härav hemställer utskottet,

a) att Kungl. Maj:ts förevarande förslag ej må av riksdagen bifallas;

b) att den av herr Lundquist i Rotebro m. fl. i ämnet väckta motionen (II: 50) må anses besvarad med vad utskottet sålunda anfört och hemställt.»

3) av herr *Persson* i Fritorp.

4) av herr *Danielsson*.

---