

Nr 118.

Ankom till riksdagens kansli den 30 maj 1933 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av vissa av Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen under rubrik »Utgifter för kapitalökning» gjorda framställningar om anslag till förvärvande av mark för landningsfält för flygplan m. m.

(4:e avd.)

Uti den till riksdagen den 3 januari 1933 avlätna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1933/1934 har Kungl. Maj:t under postverket (punkterna 2 och 3, sid. 6—11, av det vid propositionen under rubrik »Utgifter för kapitalökning. Bil. 2.» fogade utdraget av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag) föreslagit riksdagen *dels* att till förvärvande av mark till landningsfält för flygplan för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 150,000 kronor, *dels ock* att till försöksanläggning för belysning av luftfartsleder för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 50,000 kronor.

Till förvärvande av mark till landningsfält för flygplan har för budgetåret 1932/1933 anvisats ett reservationsanslag av 100,000 kronor att utgå av låne-medel. Anslaget avsågs närmast till förvärvande av mark för hjälplandningsfält vid Fagerhult och Munkagård. Från detsamma har anvisats omkring 21,500 kronor för inköp av vissa i landningsfältet vid Fagerhult ingående egendomar. Utöver vad som återstår odisponerat av det för nu löpande budgetår beviljade anslaget erfordras enligt luftfartsmyndighetens beräkningar till detta ändamål ett ytterligare belopp av 150,000 kronor. Härigenom skulle vid ett igångsättande av arbetena å de i andra utbyggnadsstadiet ingående hjälplandningsfälten medel finnas tillgängliga för att staten i förekommande fall må kunna förvärva enskild mark, som behöver tagas i anspråk för sådana fält.

Luftfartsmyndigheten har efter verkställd utredning om anordnande av belysning av luftfartslederna Stockholm—Malmö och Malmö—Göteborg—norska gränsen gjort framställning om anvisande av medel till en försöksanläggning, varvid luftfartsmyndigheten tänkt sig, att som försökssträcka skulle användas en del av luftfartsleden Stockholm—Malmö, antingen delen närmast Malmö eller sträckan från Hästholmen till trakten söder om Jönköping. Kostnaden för försöksanläggningen har beräknats till 50,000 kronor.

Departementschefen har anfört bland annat följande:

Luftfartsledningarna och landningsfältens utrustande med belysningsanordningar torde få betraktas som en ofrånkomlig förutsättning för att nattpost-

flygning skall kunna äga rum under hela året. Luftfartsmyndighetens förslag att till en början göra en försöksanläggning för att utröna vilka belysningsanordningar, som bäst lämpa sig med hänsyn till terräng- och klimatiska förhållanden, synes välgrundat. Jag vill därför tillstyrka, att ett anslag av 50,000 kronor nu begäres till en dylik försöksanläggning. Såsom jag inledningsvis nämnt, har förutsatts att medel till förevarande ändamål skola anvisas såsom kapitalökningsanslag för postverket att täckas av låne-medel.

Utskottet.

De hittills pågående arbetena å luftlederna Malmö—Stockholm och Malmö—Göteborg—norska gränsen avse ledernas utrustning med hjälplandningsfält å var tionde mil, varigenom möjliggöres dagtrafik med tremotoriga flygplan; kostnaderna härför, inberäknat å staten belöpande bidrag till landningsfält i Norrköping, Jönköping, Halmstad och Ängelholm, hava uppskattats till cirka 2.5 miljoner kronor.

Den fortsättning av det sålunda vid 1932 års riksdag godkända programmet, som nu ifrågasatts till påbörjande, avser de båda flygledningarnas förseende med hjälplandningsfält å var femte mil (se statsverkspropositionen, sjätte huvudtiteln, sid. 63—72). Statens kostnader för detta andra utbyggnadsstadium hava uppskattats till inemot 2.5 miljoner kronor.

Som motiv för anläggandet av flygfält så tätt som på var femte mil har åberopats nattposttrafiken, som skulle utföras med enmotoriga landmaskiner. För passageraretrafiken, som tänkes utförd med i huvudsak tremotoriga landflygplan — eller eventuellt på linjen Göteborg—Oslo med sjöflygplan — hava dessa i andra utbyggnadsstadiet ingående landningsfält däremot ingen betydelse; då de äro belägna på glesare bebyggda platser, hava de givetvis ej heller någon nämnvärd betydelse för den lokala flygtrafiken.

Vid uppgörandet av den föreliggande planen tyckes man hava utgått från att passageraretrafiken och posttrafiken äro två skilda trafikuppgifter, som ej kunna sammanföras. Detta har visserligen hittills i stort sett varit fallet i Sverige och även i utlandet. Anledningen härtill har varit, att nattpassagerareflygtrafik hittills ansetts alltför riskfylld, under det att posttrafik i flera år utförts å nattflyglinjer. Med den utveckling, som flyget numera nått, har man emellertid ansett sig med tillbörlig grad av säkerhet kunna igångsätta passagerareflygning jämväl på natten. I Amerika äro flera sådana linjer igång och i Europa pågår redan nattflygtrafik med passagerare å linjen Berlin—Moskva; det torde alltså, såvitt man kan förutse, icke dröja länge förrän även å de trafiklinjer, som komma att beröra vårt land, kan komma att försiggå natttrafik med passagerare. I den mån posten behöver befordras den snabba men dyra luftvägen, ligger det då nära till hands att transporten sker med passageraremaskiner, liksom nu sker vid dess befordran tågles eller båtledes; detta måste ställa sig vida ekonomiskt fördelaktigare än det hittillsvarande dubbellinjesystemet. Man tycker sig utomlands, särskilt i Amerika, kunna spåra en påtaglig tendens till flygets utveckling i denna riktning. Skulle, som antagligt förefaller, utvecklingen här komma att gå i samma riktning, skulle ju de flygfält, som planeras mellan de till städerna

anslutna flygplatserna, bliva utan allt värde. De kunna nämligen endast ha någon betydelse för de mindre enmotoriga flygplanen. För större maskiner äro de allt för små för att kunna fylla någon säkerhetsuppgift.

Det vill därför förefalla som vore det riktigare att stanna vid färdigställandet av första utbyggnaden; detta så mycket hellre som en förutsättning för dessa flyglinjer dock bör vara, att huvudstationerna i Stockholm och Göteborg äro tillfredsställande ordnade. Att innan detta skett lägga ned stora summor på olika hjälplandningsfält av tvivelaktigt värde, kan icke förenas med klok ekonomisk omtänksamhet.

Med den snabbhet och ökade trafiksäkerhet, som de större flermotoriga maskinerna besitta, kan ett avstånd på 10 mil icke anses något mera avsevärt; vid vingbrott, eldsolycka eller annan katastrof, som kräver omedelbar landning, är det å andra sidan uppenbarligen endast en ren tillfällighet om flygplanet skulle befinna sig i närheten av en sådan hjälplandningsplats, något som för övrigt i ett dylikt fall skulle bliva till ringa hjälp.

Dimma och oväder äro ej heller av så hindrande betydelse för flyget som tidigare. Genom den väl organiserade väderlekstjänsten erhåller flygaren redan före starten kännedom om vädret längs den sträcka, han ämnar tillryggalägga; om tillfälligt uppkomna oväder erhåller han meddelande genom radio och kan genom att ändra kursen undgå detta.

Instrument finnas också numera, som möjliggöra för flygaren att forcera dimma utan risk; en landning å ett fält under sådana väderleksförhållanden kan åter ej företagas med mindre än att där finnas särskilda anordningar, så vidlyftiga att de endast kunna vidtagas vid huvudflygstationerna.

Det torde på grund härav kunna ifrågasättas, om för kommande trafik med kombinerat post- och passagerareflygplan ens hjälplandningsfält på var tionde mil äro påkallade. I den mån dessa kunna anslutas till städer, där ett större lokalt flygintresse kan komma att utvecklas, är ju emellertid detta väl försvarligt. För dessa städers förbindelse med de genomgående flyglinjerna torde dock dessa deras flygplatser bli av mycket liten betydelse.

Om alltså tvivel på goda grunder alltjämt kunna hysas redan om lämpligheten av flygstambanors anläggning i enlighet med den av 1932 års riksdag godkända planen, måste än starkare tvekan hysas inför nu framlagda förslag, innebärande en betydande utökning av denna tidigare i och för sig synnerligen kostsamma plan. Härvid måste tagas i betraktande ej endast utgifterna för flygfältens iordningställande på marken utan ock kostnaderna för erforderlig belysning och övrig teknisk utrustning.

Från nu angivna utgångspunkter måste utskottet avstyrka att ytterligare medel ställas till förfogande för markförvärv. Däremot har utskottet ej velat motsätta sig förslaget om anslag till försöksanläggning för fyrbelysning.

Med åberopande av vad utskottet sålunda anført, får utskottet hemställa,

- a) att Kungl. Maj:ts förslag om anvisande av medel till förvärvande av mark till landningsfält för flygplan ej må av riksdagen bifallas;

b) att riksdagen må till försöksanläggning för belysning av luftfartsleder för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 50,000 kronor, att utgå av lånemedel.

Stockholm den 30 maj 1933.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Kvarnzélius, Lindblad, Bergqvist, Nilsson i Malmö, Nilsson i Gränebo, Johansson i Fredrikslund, Asplund, Walles, Ernfors, Bergström, Nylander* och *Andersson i Djursholm* samt

från andra kammaren: herrar *Anderson i Råstock, Törnkvist i Karlskrona, Persson i Fritorp, Eriksson i Stockholm, Jeppsson, Andersson i Höör, Persson i Falla, Svensson i Grönvik, Olsson i Blädinge, Högström, Norling* och *Andersson i Ovanmyra.*

Reservation:

av herrar *Nilsson i Malmö, Johansson i Fredrikslund, Asplund, Walles, Bergström, Nylander, Andersson i Djursholm, Anderson i Råstock, Eriksson i Stockholm, Jeppsson, Andersson i Höör* och *Norling*, vilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Det förstnämnda av de här begärda anslagen är allenast avsett för själva förvärven av den mark, som erfordras för anläggning av hjälplandningsfält, ingående i de planerade luftfartslederna Stockholm—Malmö och Malmö—Göteborg—norska gränsen. I samband med frågan om detta anslags beviljande anser sig emellertid utskottet böra anföra några mera allmänna synpunkter med avseende å ifrågavarande luftfartsleder och önskvärldheten av deras snara färdigställande.

Den storartade utveckling, som den civila flygtrafiken numera nått, gör landets förseende med luftfartsleder till ett samfärdselspörsmål, som ej vidare kan undanskjutas utan som tvärtom kräver de svenska statsmakternas alldeles särskilda uppmärksamhet och intresse. Inom ett stort antal andra stater är luftfartsnätet redan rikt utvecklat. Sålunda står leden Malmö—Amsterdam redan utrustad med nödlandningsfält och fyrbelysning, vilka åtgärder inom Holland, Tyskland och Danmark ansetts vara en statens angelägenhet. Sin naturliga fortsättning norrut har denna led över Stockholm till Hälsingfors och över Göteborg till Oslo.

De hittills pågående arbetena å luftlederna Malmö—Stockholm och Malmö—Göteborg—norska gränsen avse ledernas utrustning med hjälplandningsfält å var tionde mil, varigenom möjliggöres dagtrafik med tremotoriga flygplan; kostnaderna härför, inberäknat å staten belöpande bidrag till landningsfält i Norrköping, Jönköping, Halmstad och Ängelholm, hava uppskattats till cirka 2.5 miljoner kronor.

Den fortsättning av detta vid 1932 års riksdag godkända program, som nu ifrågasatts till påbörjande, avser de båda flygledernas förseende med hjälplandningsfält å var femte mil (se statsverkspropositionen, sjätte huvudtiteln, sid. 63—72). Statens kostnader för detta andra utbyggnadsstadium hava uppskattats till inemot 2.5 miljoner kronor.

Erinran synes ej vara att framställa mot att jämväl dessa i andra utbyggnaden ingående landningsfält iordningsställas, i den mån så befinnes påkallat till bekämpande av arbetslösheten. Ifrågavarande hjälplandningsfält måste nämligen anses särskilt lämpliga som arbetslöshetsföretag, då deras iordningsställande, enligt vad som tidigare upplysts, innefattar stora schaktningsarbeten, som kunna utföras vintertid, varemot konstarbeten, som kräva specialutbildad arbetskraft, ej förekomma i någon nämnvärd utsträckning. Deras nytta för den inhemska flygtrafikens utveckling är också ådagalagd. Särskilt gäller detta den kommersiellt sett viktiga nattpostflygningen, som sker med enmotoriga flygplan och som för närvarande, i avvaktan på flygledernas utbyggnad med landningsfält på var femte mil, endast kan försiggå under sommarmånaderna. Beträffande värdet av att lufttrafiken anlitas för postbefordran får utskottet hänvisa till 1932 års riksdags i detta avseende intagna ståndpunkt. Denna innebar, att Sverige, med tillämpning av världspostkonventionens förslag om att snabbaste väg skall anlitas, borde på allt sätt främja postflyget, något som för vårt lands del vore särskilt betydelsefullt med hänsyn till dess avlägsna läge från de stora europeiska handelscentra.

I detta sammanhang har utskottet funnit anledning erinra om 1932 års riksdags uttalande om angelägenheten av att frågorna om landningsfält i Stockholm och Göteborg snarast ordnas på ett tillfredsställande sätt. Såsom riksdagen framhållit, utgöra dessa frågars lösning ett viktigt led i flyglinjernas utbyggnad.

Från nu angivna utgångspunkter kan utskottet — i likhet med samtliga i ärendet hörda myndigheter — ej annat än förorda den framlagda planen om utbyggnad jämväl av sådana nödlandningsfält, som ingå i andra utbyggnadsstadiet, varvid dock förutsättes, att detta endast sker, i den mån så erfordras för att bereda lämpliga arbetstillfällen.

I anslutning härtill tillstyrker utskottet Kungl. Maj:ts förevarande förslag om anvisande av ytterligare 150,000 kronor för erforderliga markinköp liksom ock förslaget om anvisande av 50,000 kronor för en försöksanläggning för fyrbelysning.

Med återopande av vad utskottet sålunda anført, får utskottet hemställa,
Bihang till riksdagens protokoll 1933. 6 saml. Nr 118.

att riksdagen må

a) till *förvärvande av mark till landningsfält för flygplan* för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 150,000 kronor, att utgå av lånemedel;

b) till *försöksanläggning för belysning av luftfartsleder* för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 50,000 kronor, att utgå av lånemedel.»
