

Under tre år hava förberedelser pågått för organiserande av de två *nordiska flygstambanorna*, vilka måste utgöra stommen till hela det nordiska flygnätet, om detta ej skall sjunka ned till en serie mindervärdiga lokala flygleder. Den östra: Reval (Tallin)—Helsingfors—Stockholm—Malmö—kontinenten. Den västra: Oslo—Göteborg—Malmö. Båda avse att minska olägenheterna av Sveriges, Norges, Finlands och Danmarks ogynnsamma läge på periferien. Ett förtroendefullt samarbete mellan de nordiska länderna är en oundgänglig förutsättning för dessa flygstambanors tillblivelse, ty ingen av de nordiska staterna märkar ensam anordna och bedriva expressflygtrafik till kontinenten.

På initiativ av Svenska Luftfartsförbundet och delvis med dess ekonomiska stöd hava under åren 1928—30 nattpostflygningar anordnats i ändamål att pröva de flygtekniska, meteorologiska och ekonomiska förutsättningarna för reguljär trafik å de båda flygstambanorna. Härvid ha olika flygvägar över land och längs kusterna prövats med användande av både land- och vattenflygplan. Försöken, vilka ägt rum sommardag och för varje år fått allt större omfattning, hava givit till resultat, att båda flygstambanorna i regeln böra beflygas med landflygplan, vilka lämna det bästa ekonomiska utbytet, samt att den östra bör dragas från Stockholm över Norrköping—Hästholmen—Jönköping—Lagadalen till Malmö, en sträckning som även för flygvapnet måste anses vara av stor betydelse. Vidare har konstaterats, att flygning nattetid under sommaren visserligen försöksvis kan ske utan alltför stora risker tack vare att vi förfoga över sådana "hejare" till flygare här uppe i Norden, men att reguljär dag- och natttrafik året runt är otänkbar utan stöd av *nödlandningsfält* och *flygfyrleder*.

För att i sin mån medverka till att utbyggandet av de båda flygstambanorna icke onödigtvis måtte fördröjas, har Svenska Luftfartsförbundet under sommaren och hösten 1930 låtit utföra omfattande undersökningar och förarbeten i avsikt att kunna ställa till statsmakternas förfogande fullständiga planer och kostnadsberäkningar beträffande *nödlandningsfält* och *fyrleder* å dessa stambanor. Arbetet, som utfördes enligt en av Luftfartsmyndighetens godkänd plan, uppdrogs åt en kommission under min ledning bestående av: ingenjör *Lignell*, representerande den civila luftfarten, löjtnant (numera kapten) *Lilliér*, företrädande flygvapnet, samt tjänstemännen vid rikets allmänna kartverk *Lange* och *Kjällin*. Under rekognoseringarna av den västra stambanan mellan Malmö och Svinesund adjungerades den norske flygaren löjtnant *Gunnestad* och mellan Svinesund och Oslo dessutom norske flygaren kapten *Feiring*. Båda de norska flygarna hade under 1930 års nattpostflygningar fört postplan å den västra flygstambanan. Därtill anlätades flygfältsexperterna ingenjörerna *Bergulv* och *Omberg* samt lantbruksingenjörer i olika län.

Fältarbetena pågingo under tiden 4 juli—13 oktober och åsamkade Svenska Luftfartsförbundet en kostnad av mer än 20,000 kronor. Arbetsresultatet föreligger i form av: förslag till sträckning av flyglederna (se bifogade skiss); förslag till *nödlandningsfält*; planer för ledfyrrarnas placering i terrängen; nyttjanderättsavtal på 25 år beträffande uti *nödlandningsfälten* ingående jordområ-

den; plan- och avvägningskartor över *nödlandningsfälten* med tillhörande täckdikningsförslag och utlåtanen av lantbruksingenjörer; fullständiga kostnadsberäkningar för *nödlandningsfältens* anordnande för sitt ändamål; samt planer för dessa fälts belysning nattetid.

Kommissionen hade enats om att följande huvudprinciper borde läggas till grund för flygledsundersökningarna:

a) *Nödlandningsfälten* borde förläggas med ett inbördes avstånd av högst 50 km.

b) De borde omfatta en areal, som möjliggjorde rullningssträckor av helst 600 m. i olika vindriktningar.

c) Flyglederna borde dragas genaste väg, med de avvikelser vilka betingades av önskan att infoga större städer i desamma för att i framtiden tillföra flygtrafiken passagerare och frakt.

d) Årsersättningen för nyttjanderätten till mark borde nedbringas till det minsta möjliga.

e) Fyrlederna borde givas en sådan sträckning att så få brytningspunkter som möjligt uppkomme.

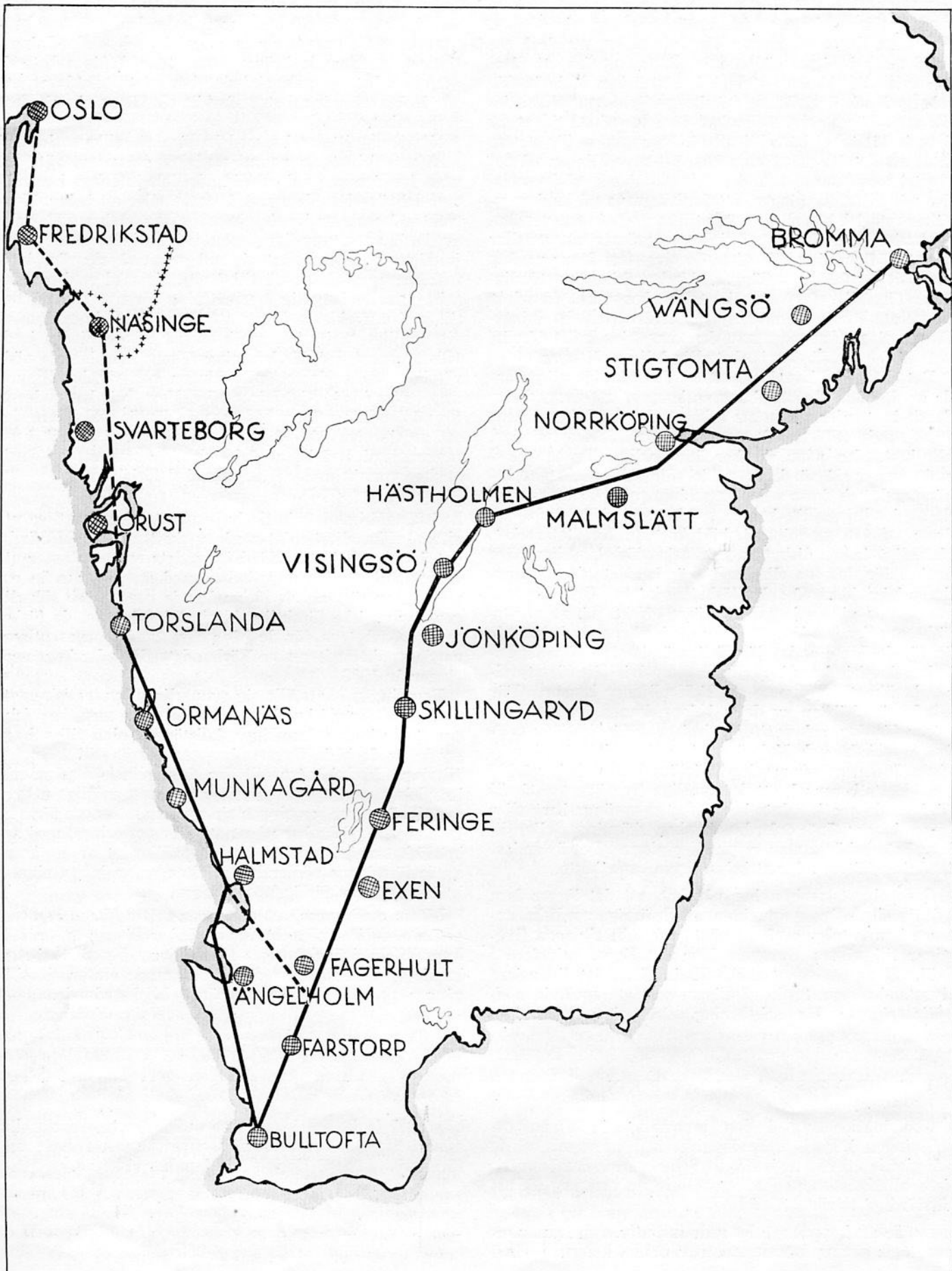
f) *Nödlandningsfälten* borde ej ligga alltför långt från fyrlederna.

g) Företräde borde givas sådana *landningsfält*, där möjlighet funnes att anordna även sjöflyghamn.

Med hänsyn till den betydande jordareal, vilken måste tagas i anspråk för *nödlandningsfälten*, stod för kommissionen klart, att det ej kunde ifrågasättas direkta statsanslag vare sig för inköp på en gång av erforderlig mark eller för *landningsfältens* anordnande. Enda utvägen att lösa den ekonomiska frågan syntes vara, dels att få till stånd avtal om nyttjanderätt till marken på längsta möjliga tid, dels att räkna med arbetslöshetsmedel för *fältens* färdigställande. Därtill förutsatte kommissionen, att å flyglederna belägna städer skulle finnas villiga att kostnadsfritt ställa erforderlig jord till förfogande och att bidra till anordnandet av flygfält å berörda städers områden.

Den 15 oktober 1930 avlät Luftfartsförbundet en underdånig framställning, att Kungl. Maj:t täcktes av 1931 års riksdag åska medel till färdigställande av *nödlandningsfälten* å de båda flygstambanorna. Förbundets framställning remitterades till ett antal myndigheter, vilka samtliga tillstyrkt densamma. Därvid betonades av kommerskollegium de båda flygstambanornas stora betydelse för näringslivet, och underströks av generalpoststyrelsen vikten av att de båda flyglederna snarast möjligt organiserades, enär det i annat fall kunde befaras, att de övriga nordiska staterna skulle söka sig flygvägar till västra Europa utanför svenskt område, vilket för flygstambanornas ekonomi kunde bli ödesdigert.

Under den förberedande behandlingen inom statsdepartementen av Luftfartsförbundets underdåniga framställning har givits uttryck åt en viss tvekan om lämpligheten av att bekosta dyrbara schaktnings-, dränerings- och planeringsarbeten å jord, som icke befunne sig i statens ägo. Man befarade, att då tiden för den av Förbundet kontrakterade nyttjanderätten efter de tjugufem åren utlöpte, staten vid eventuell inlösen av *nödlandningsfälten* skulle få ersätta även den värdestegring, vilken uppkommit just genom ovan nämnda arbeten, så mycket mera som det syntes omöjligt att genom några kontraktsbestämmelser förebygga en dylik uppskörtning. I enskild ägo



Karta över de projekterade flygstambanorna.

varande jord borde fördenskill förvärvas *innan* arbetena med landningsfältens färdigställande toge sin början. Gentemot dessa erinringar bör framhållas, att de å enskild mark belägna nödlandningsfälten utgöra ett fåtal (å linjen Stockholm—Malmö 4, å sträckan Malmö—Göteborg 2 och å sträckan Göteborg—Svinesund likaledes 2), att inköp av dessa fält kan fördelas på en tid av 25 år och därför ej böra bli alltför betungande för staten, samt att det får anses sannolikt, att utvecklingen på det flygtekniska området under den stundande 25-årsperioden går i den riktningen, att fordringarna på landningsfältens storlek komme att väsentligen nedbringas, varjämte det icke ligger utom möjlighetens gränser, att ett eller annat nödlandningsfält efter de tjugufem årens utgång kan helt och hållet nedläggas. Under sådana omständigheter förefaller det vara för staten ekonomiskt fördelaktigare att åtnöja sig med nyttjanderätten till landningsfältet, så mycket mera som denna nyttjanderätt förvärvats för en jämförelsevis obetydlig årlig ersättning.

Det skall icke bestridas, att ett fullständigt utbyggande av de båda flygstambanorna kommer att draga betydande kostnader. Men om arbetet med landningsfältens anordnande anförtros åt statens arbetslöshetskommission, blir kostnaden mera skenbar än verklig. Ty om statsmakterna anslå särskilda medel för arbetslöshetens bekämpande och dessa sedan tagas i anspråk för anordnande av landningsfält, kan man icke med skäl hävda, att dessa arbeten medfört särskild kostnad för statsverket. Naturligtvis kan diskuteras, om arbetslöshetsmedlen böra brukas för det ena eller andra ändamålet, men kostnaderna böra föras på *arbetslöshetens* konto. Och för samma summa vinnes betydligt större effekt, därest arbetslöshetsmedlen anslås för flygstambanornas utbyggande än för de flesta andra jämförliga ändamål. För att anordna skenfria korsningar har exempelvis järnvägsstyrelsen beräknat en summa av 21,5 miljoner kronor. För mindre än hälften av detta belopp kunna *trygga flygvägar för dag- och natttrafik året runt färdigställas mellan Stockholm och Malmö samt mellan Malmö och norska gränsen*, en sammanlagd väglängd av omkring 1,000 km. Detta beror på, att de egentliga flygvägarna stå till förfogande *gratis*. Inte behöver man spränga berg eller bygga broar. Inte erfordras bankar, skärningar eller diken. Inte behöver man grusa eller ploga. Det är endast landningsfälten och nattbelysningen, som kosta.

Generalpoststyrelsen har påpekat, att det ligger fara i dröjsmål ur den synpunkten, att de övriga nordiska staterna kunna tröttna på att vänta och söka sig egna flygvägar till västra Europa. Men det ligger ock fara i dröjsmål av ett annat skäl. Enda sättet att finansiera flygstambanorna torde nämligen vara att använda *nöd hjälpsarbetare* för schaktning, dränering, planering,

trädfällning m. m. Just nu torde sådana arbetare i tillräckligt antal stå till buds, men ingen kan spå, hur konjunkturen kunna te sig om något år, och nödlandningsfältens anordnande kräver åtminstone 3 års arbetstid. Statens arbetslöshetskommission har därtill förklarat, att här ifrågavarande arbeten särskilt väl lämpa sig för dess verksamhet.

Nyttjanderättsavtalen med jordägarna, vilka avslutats i Luftfartsförbundets namn, medgiva detsamma rätt att utan jordägarnas vidare hörande dels inteckna kontraktet, dels överlåta desamma å staten eller ett bolag. Kontraktet kunna under de tjugufem år avtalen gälla icke av jordägarna uppsägas, men väl av Förbundet. Att jordägarna underkastat sig till synes så rigorösa kontraktsparafer och därtill åtnöjt sig med en i genomsnitt ytterst obetydlig årsersättning för nyttjanderätten till jorden, förklaras därav, att för nödlandningsfälten så vitt möjligt tagits i anspråk endast mindervärdig jord, vilken genom den för landningsfältens anordnande nödvändiga dräneringen, planeringen och ytbehandlingen *uppflyttas i betydligt högre värdeklass*. När kostnaderna för nödlandningsfälten bedömas, är därför skäl erinra sig, att arealer om 60—70 tunnland på var 5:te mil å en sammanlagd sträcka av 1,000 km. komma att ur jordbrukssynpunkt undergå en avsevärd förbättring.

Det torde ej vara förmätet påstå, att staten genom Luftfartsförbundets initiativ besparats ej oväsentliga utgifter, vilka eljest måst utgå av skattemedel. Måhända det även varit lättare för Förbundets representanter att komma till rimliga uppgörelser med markägarna än om staten uppträtt såsom förhandlande part. Och säkerligen har en icke föraktlig tidsvinst i fråga om de förberedande arbetena för de båda flygstambanornas utbyggande uppkommit genom Förbundets flygledsrekognoseringar år 1930.

Regeringen har ställt sig synnerligen sympatisk gentemot Luftfartsförbundets framställning, men har icke ansett sig kunna framlägga fullständig plan till utbyggande av de båda flygstambanorna förrän till 1932 års riksdag. Med hänsyn till den från alla håll påpekade betydelsen av att dessa flygleder snarast möjligt utbyggas tillkännager regeringen sin avsikt att, om nu församlade riksmöte icke har något att däremot erinra, med arbetslöshetsmedel påbörja iordningställandet av ett antal av de föreslagna nödlandningsfälten redan innan planen i sin helhet kan förläggas riksdagen.

Låtom oss hoppas, att riksdagen måtte *lämna regeringen en dylik fullmakt innan behandlingen av sjätte huvudtiteln i övrigt tager sin början*. En del arbeten kunde då igångsättas redan innevarande vinter, då tillgången av arbetslösa kan förväntas bli betydande.

*Gabr. Hedengren.*