

Avskrift.

Till

Drätselkammaren,  
Falkenberg.

Av K.S.A.S. anmodad, att i egenskap av flygsakkunnig undersöka de olika projekten för kommunal flyghamn i Falkenberg, får jag över nämnda undersökning avge följande utlåtande. Hertingsförslaget: Platsen synes ur flygsynpunkt vara synnerligen lämplig som flyghamn för landflygplan ehuru givetvis en en hel del planeringsarbeten, igenläggning av diken m.m. måste ske inom det centrala 300x300 m stora området. Huset A. bör flyttas, men kunna byggnaderna B.C.D. & F kvarstå. Någon kombination av flyghamn för sjöflygplan med detta alternativ kan enligt min åsikt ej äga rum, enär avståndet från landningsplatsen för landflygplan till hamnen är för stort för att medgiva vare sig gemensamma hangarer eller reparationsverkstäder. Något skäl att för sjöflygplan anordna angöringsplats / slip, kran / inne i älvmynningen i trakten av G. förefinnes sålunda icke, då vattendraget där är för trångt för att medgiva start och landning annat än undantagsvis. Att efter landning å vattenytan i yttre hamnen <sup>manövrera</sup> eller bogsera sjöflygplan upp till trakten av G. torde vid vissa vindförhållanden stöta på svårigheter. Vid detta alternativ bör alltså en ev. flyghamn för sjöflygplan utföras helt skild från flyghamnen för landflygplan.

Kristineslättförslaget: synes ur flygsynpunkt vara jämnställt med Hertings förslaget under förutsättning att flyghamnen ej placeras längre norrut än närslutna karta utvisar. Skulle

det anses nödvändigt att draga flyghamnen ännu längre nordöst ut, måste skogen avverkas, så att den mellersta rayonen /kva-  
draten 500 x 500 m / blir skogfri. / Se streckade planen! <sup>å Rönne</sup>

Beträffande kombination av land- och sjöflyghamn, gäller samma som sagts om Hertingsförslaget.

En plats, som vid föregående rekognoseringar däremot synes ha ägnats allt för liten uppmärksamhet, är det område vid hamnen, som å kartan betecknats med H. Som flyghamn för landflygplan är det det visserligen sämre än såväl Hertingsförslaget som Kristineslättsförslaget, men å andra sidan har platsen så många goda sidor, att jag ej tvekar att föreslå densamma.

Vid lågt vattenstånd kan platsen med mycket obetydliga arbeten göras lämplig till flyghamn för landflygplan. Dessa arbeten skulle då bestå i borttagande eller nedläggande i jorden av den ljusledning, som utefter hamnarmen går ut till fyren samt bortplockande av lösa stenar och igenfyllande av ev. gropar å strandremsan. När vattenståndet blir då högt, att den nu torra strandremsan ej kan användas för själva landningen, måste denna ske närmare verkstadsbyggnaderna, där nu en mindre sjö finnes. Denna måste alltså igenfyllas, vilket ju dock även i andra avseenden kan för staden bliva förmånligt. För landflygplan blir platsen dock vid högvatten ej bra för landning i riktningen öster-väster och start i riktningen väster-öster, men om man tar i betraktande dels de utomordentligt goda möjligheterna för kombination med glyghamn för sjöflygplan, dels det faktum att vattenståndet är från år sjunker, så att platsen alltså med tiden blir bättre och bättre, kan jag ej tveka att trots ovannämnda olägenhet förorda densamma. Tänkbart är ju dessutom att platsen genom ett efterhand fortgående utfyllande med muddar kan avsevärt utvidgas.

För kombination av flyghamn för land- och sjöflygplan är platsen idealisk. Sjöflygplanen kunna gå ned på den givetvis i alla väder lugna vattenyta, som inneslutes mellan västra hamnarmen och stranden samt därefter manövreras in till en för såväl land- som sjöflygplan gemensam hangar, där de medelst en relativt enkel krananordning kunna införas. Såväl hangar som ev. reparationsverkstad kunna sålunda göras gemensamma

för land- och sjöflygplan. Ett par ytterligare fördelar äro också närheten till en större mekanisk verkstad samt en redan färdig oljekällare.

Med anledning av ovanstående har jag äran föreslå, att till flyghamn upplåtes ovan angivna område, samt att nedläggning ev. borttagande av ljusledning<sup>(sen)</sup> till fyren, bortplockande av lösa stenar från strandremsan, samt igenfyllning med muddar av den mindre vattensamlingen sydväst om verkstaden omedelbart igångsättes.

Skulle vid arbetenas igångsättande eller under deras fortgång något råd av flygsakkunnig behövas, står jag fortfarande gärna till Drätselkammarens förfogande.

Ljungbyhed den 22 maj 1919

E. Nordqvist.

Fältflygare.

Rätt avskrivet betygas:

*Ettlaug Samuelsen*

Till Falkenbergs stadsfullmäktige.

Med anledning av att Falkenbergs stadsfullmäktige infordrat yttrande från Svenska Aeronautiska Sällskapet dels öfver Drätselkammarens uttalande angående stadens flygstationsfråga, dels angående den tidpunkt, då den ifrågasatta stationen skulle kunna tagas i anspråk för flygtrafik, har styrelsen härmed äran anföra följande.  
Hertingförslaget.

Till Drätselkammarens uttalande angående Hertingförslaget må, med hänvisning till föregående utredning och tillhörande plankarta, antecknas,

dels att vid nämnda utredning tagits hänsyn till att kraftledning bör kunna framföras utanför området till eventuella industrianläggningar i närheten av hamnen,

dels att med hänsyn till de allmänna bostadssvårigheterna eventuellt även stugobyggnaderna B och C, liksom stugobyggnaderna D, E och F, må kunna kvarstå, till dess stationen börjat bli mera allmänt frekventerad, varigenom sålunda endast stugobyggnaden A redan vid områdets öppnande för trafik må avlägsnas.

Vidare synes, enligt det mottagna referatet, den omständigheten, att Hertingförslaget erbjuder möjlighet för direkt kombination av lant- och sjöflyghamn, icke ha blivit närmare uppmärksammas. Möjligheter för kombination av lant- och sjöflygstation på kommunen tillhörande mark i omedelbar närhet av hittills ifrågavarande städer på Västkusten föreligga, förutom i Falkenberg, endast vid Malmö. En sådan kombination är givetvis fördelaktig med hänsyn till flygtrafikens ordnande och till kostnaderna för stationsanläggning.

### Valet mellan Kristineslätt och Herting.

Beträffande valet mellan att förlägga lantflygstation å Kristineslätt- eller Hertingområdet kan ur flygsynpunkt hänvisas till ovan nämnda utredning, företagen av representanter för Drätselkammren i samråd med Sällskapetets ombudsman. Av till Drätselkammaren ingiven berättelse över denna utredning framgår, att det ursprungliga, från Sällskapetets sida väckta Kristineslättförslaget erbjuder gynnsammare flygtekniska förutsättningar än det sedermera tillkomna Hertingförslaget, varemot Hertingförslaget erbjuder den ovan nämnda fördelen av att kunna direkt förena en lantflyghamn med en kommande sjöflyghamn. Ur flygsynpunkt må också anmärkas, att, om flygstation skall förläggas å Kristineslätt med förändring av Sällskapetets ursprungliga förslag, denna förläggning då bör föregås av ny rekognoscering ur jämväl flygtekniska synpunkter.

### Det kommunala initiativet.

I samband med förordandet av Kristineslättförslaget föreslår Drätselkammaren, att stationsområdet på viss tid skall upplätas till Svenska Aeronautiska Sällskapet. En sådan anordning har hittills icke varit ifrågasatt och kan icke heller genomföras. Aeronautiska Sällskapet är nämligen i flygstationsfrågan enbart att betrakta såsom en representation för de allmänna flygintressena, med strävan att genom direkta åtgärder och genom fortgående konsultation underlätta flygtrafikens införande på ett för alla därav berörda parter tillfredsställande sätt. Affärsverksamhet ingår sålunda icke i Sällskapetets program.

Såsom framhållits under den muntliga diskussionen, och även framgår av Sällskapetets skrivelser, är frågan för Sällskapetets vidkommande den, huruvida Falkenbergs stadsfullmäktige genom förberedande åtgärder önskar söka draga den kommande flygtrafiken till staden eller önskar avvakta, huruvida flygtrafikföretag låta sitt val falla på Falkenberg eller någon av dess grannstäder. I senare fallet måste man räkna med att, i händelse flygtrafiken över huvudtaget självmant söker sig till Falkenbergs omedelbara närhet, stadens inflytande på stationsfrågans ordnande i alla händelser blir mera begränsad, än om staden redan på förhand träffat sina anordningar. Ur det allmännas synpunkter, i vilkas anda Sällskapet anser sig böra bedriva sin verksamhet, måste det anses önskvärt, att flygstationer längs huvudvägarna för lufttrafik upprättas på kommunalt initiativ, varigenom största möjliga sparsamhet med mark i vårt på flygfältsmöjligheter fattiga

land blir iakttagen samt naturliga möjligheter öppnas för ett bestämt inflytande från det allmännas sida på flygtrafikens kommande utveckling.

Under beaktande av icke minst de rent kommunalekonomiska synpunkterna ha ett flertal kommuner på Sällskapetets förslag upptagit flygstationsfrågan till behandling. På Västkusten är detta fallet, förutom i Falkenberg, även i Göteborg, Hälsingborg och Malmö, och förberedelserna synas avancera på normalt sätt, ehuru på ett håll, i Göteborg, platsfrågan är synnerligen svårlöst. Större antal stationsplatser för flygtrafik på Västkusten är till en början icke erforderligt. Angående närmare uppgifter om förberedelserna på nämnda orter må hänvisas till vederbörande kommunala myndigheter.

Beträffande slutligen de mera allmänna synpunkterna i Drätselkammarens ingående och av förhållandena motiverade uttalande synas betänkligheter kunna utläsas angående möjligheterna för att företaget skall kunna bli räntabelt i erforderlig mån samt även ovisshet, om när flygfältet skulle börja komma till användning.

#### De ekonomiska möjligheterna.

De inkomstkällor man kan böra räkna med för kommunala flygstationer äro dels stationsavgifter för besökande flygfartyg, dels uppgörelser med flygtrafikföretag angående platsupplåtelse för egna hangarer invid flygfältet eller angående löpande hyra för plats i kommunalt hangar med tillgång till reparationsverkstad och övriga stationslokaler. Under nuvarande förhållanden kan en beräkning av dessa inkomsters storlek givetvis icke på förhand uppgöras. Det måste emellertid förefalla mer än sannolikt att inkomsterna av nämnda slag redan på ett tidigt stadium av utvecklingen, då flygfrekvensen ännu är ringa, kunna förränta det icke särskilt stora kapital, vilket kommunen skulle riskera på att söka draga till sig flygtrafik med dess fördelar av snabb post- och personbefordran jämte dess förutsättningar för turist- och sportfrekvens. Den ekonomiska risken synes därtill väsentlig begränsad i sådant fall, att stationen eller stationerna anläggas efter den successiva utvecklingslinje, som Sällskapet funnit sig kunna böra föreslå. Enligt denna skulle, som bekant, till en första början endast markområdet, med eller utan av kommunen uppfört provisoriskt hangar, reserveras, och plats för start och landning planeras. Därigenom bleve flygtrafikföretags uppmärksamhet riktad på de förmånliga ortsmöjligheterna, och den började flygningen hade landningsplats att tillgå. Efter en sådan åtgärd, innebärande i hu-

vudsak dokumentering av kommunens intresserade ställning gentemot flygtrafikförberedelserna, bleve vidare åtgärder beroende av utvecklingen, och möjligheter givna för närmare övervägande av varje särskild ekonomisk fråga beträffande stationsutrustningen.

Den återstående frågan är tidpunkten, då flygtrafik kan väntas börja. I detta avseende kan meddelas, att, enligt föreliggande uppgifter från färdigbildat svenskt lufttrafikföretag och även från andra håll inom landet, flygtrafik skulle kunnat taga sin början under den nu gångna sommaren, i händelse tillräckligt antal landningsplatser varit tillgängliga och bensin stått att köpa. I stort sett synes man böra iordningställa flygvägarna, vad tiden beträffar, såsom en fredsberedskap, varvid är att iakttaga, att planering av flygfält tager lång tid i anspråk samt att svenskt företag, som ämnar trafikera Västkusten, önskar starta sin verksamhet utan avvaktan på freden och har förklarat sig berett att göra det, i samma stund som lantflygplatser och bensin är tillgängliga.

Särdeles av behovet påkallat må således anses vara, att flygstationsfrågan snarast möjligt framföres till sin lösning.

Med nöje stå vi till Falkenbergs stadsfullmäktiges förfogande för fortsatt kostnadsfri konsultation och andra underlättande åtgärder i syfte att befrämja en lycklig lösning av Falkenbergs stads flygstationsfråga.

Stockholm den 21 oktober 1918.

SVENSKA AERONAUTISKA SÄLLSKAPET

*H. Wrangel*

Ordförande.

*Torsten Emling*  
v. Sekreterare.

angående flyghamn.

Till Drätselkammaren,

F a l k e n b e r g.

Efter på Eder anmodan till Svenska Aeronautiska Sällskapet i samråd med representanter för Drätselkammaren företagen förnyad orientering för landflyghamn vid Falkenberg har jag härmed äran avgiva yttrande angående orienteringens resultat.

Med hänsyn enbart till flygsynpunkter vore det önskvärt att vid Falkenberg förlägga flyghamn väster om staden. Under orienteringen blev ock konstaterat att på nämnda sida om staden finnas möjligheter för utstakande av lämpliga områden. Emellertid påvisades av Drätselkammarens representanter att flyghamnsanläggning i denna trakt skulle erfordra betydande kostnader för kommunen. För en lantflygplats, skild från strandområdet, skulle erfordras att staden av enskilda ägare inköpte behöflig mark, och för kombinerad lant- och sjöflyghamn skulle förutom betydande markinköp erfordras planeringsarbeten för avsevärda kostnader.

Under sådana förhållanden besöktes därefter trakten närmast öster om staden. Enligt redan föreliggande förslag från Svenska Aeronautiska Sällskapet skulle lantflyghamn där anläggas å Kristineslätt enligt uppgjord plankarta. Emellertid önskade Drätselkammarens representanter få utrett huruvida icke hamnen skulle lämpligen kunde anläggas närmare intill staden å Hertingecmrådet.

Det visade sig möjligt att på Hertingecmrådet med anlitande av del av Kristineslätt utstaka en flyghamn, och såsom resultat av undersökningen har av stadsingeniörskontoret tillställts Svenska Aeronautiska Sällskapet bifogade kartskiss, å vilken de heldragna linjer-



na angiva det nya förslaget. På grund av den för start och landning obehagliga närheten å detta fält till staden med dess fältet närliggande högafabriksbyggnader bör den å kartskissen med streckade linjer angivna jämkningen å förslaget företagas, vilket ju kan ske utan att den inre rutan berör mark i enskild ägo.

Enligt å kartskissen utsatta mått begränsas det innersta, kvadratiska området av 300 meter långa sidor. Avståndet från denna gräns till gränsen för närmast omgivande bälte är 200 meter och kring detta bälte kommer ytterligare ett bälte på 200 meter. De för flyghamnsanläggning av denna storlek gällande fordringarna äro följande:

Den inre rutan - avsedd för själva starten och landningen - bör vara så plan som möjligt och icke sluttande åt något håll. Diken få här icke förekomma, och platsen får vara bevuxen med endast gräs till högst ett par decimeters höjd. Gränslinje bör markeras å marken men icke med staket eller dylikt. Det närmast omgivande bältet bör vara fullständigt fritt från upprättstående föremål och å det yttersta bältet bör icke finnas föremål högre än 12 å 15 meter.

Beträffande uppfyllandet av dessa fordringar för här ifrågavarande område märkes att i den inre rutan förefintliga buskar och dylikt må avlägsnas, diken täckas, stigar och vägar utjämnas samt det slätt planerande fältet besås med markbindande grässlåg. Stugobyggnaden A samt i närmast omgivande bältet stugobyggnaderna B och C, samtliga tillhörande staden, måste avlägsnas. Särdeles önskligt vore att även stugobyggnaderna D, E och F, icke tillhörande staden, blevo avlägsnade. Beträffande dessa tre sistnämnda byggnader kan dock med frågan om avlägsnandet anstå under avvaktan på de behov, som kunna göra sig särskilt gällande i den mån trafikfrekvensen kan växa. Därvid är dock att märka att föremål högre än dessa byggnader icke få uppföras invid dem och icke heller flera byggnader samt att telefontrådar icke få dragas mellan dem. Detsamma må iakttagas beträffande byggnaderna å det yttersta bältet, varjämte å området i dess helhet befintliga telefon- och kraftledningar må antingen nedläggas i marken eller flyttas till yttre gränsen av det yttersta bältet.

Vid jämförelse mellan Kristineslättförslaget och här ifrågavarande alternativ må erinras att det förra ur flygtekniska synpunkter är avgjort förmånligare icke minst på grund av dess mera avlägsna

läge från staden, vilket avsevärt avhjälper olägenheten av placeringen öster om densamma. Däremot talar för Hertingeförslaget, vilket, om ock icke idealiskt, dock med den företagna jämkningen är användbart, den omständigheten, att detsamma framdeles vid behov kan förenas med en sjöflyghamn, varigenom kan vinnas avsevärda ekonomiska besparingar beträffande hamnutrustningen.

Beträffande hamnanordningar å det fält som blir upplåtet för flygningen framstod av den vid orienteringen hållna rådplägningen såsom ur kommunal synpunkt mest önskvärt att åtgärder snarast möjligt vidtagas för att möjliggöra start och landning å fältet. För detta ändamål skulle tillsvidare endast erfordras terrängplanering å den inre rutan samt avlägsnande av för in- och utflygning hindrande föremål å området. Med uppförande av ett skjul för flygplan, jämte ordnande av signalväsen och andra i samband med flyghamnsutrustning stående frågor skulle anstå till dess platsen börjat bli trafikerad av flygplan samt erfarenheter föreligga såväl om de ekonomiska förutsättningarna som om behoven. Enligt dessa de succesiva åtgärdernas linjer förberedes flygtrafiken å Västkusten även i Göteborg, Helsingborg och Malmö, varvid är att märka att där lantflyghamn anlägges vid kuststad och utan att nå fram till vattnet måste räknas med behov av särskilda landningsmöjligheter även för sjöflygplan. I första rummet erfordras härför en för hög sjö skyddad strandplats med slipanordning för uppdragande av flygplanet, förlagd så att området sedermera vid behov kan utvidgas till flyghamn. Behovet av sjöflyghamn är emellertid ännu icke aktuellt, vilket däremot i särskilt hög grad är fallet beträffande lantflyghamn.

I samband med frågan om den succesivt behövliga hamnutrustningen kan slutligen nämnas att Svenska Aeronautiska Sällskapet förbereder å vägabringande av standardtyper för till en början provisoriska trähangarer samt för flyghamnarna i landet enhetliga system för signalväsen och meteorologisk rapportering. Sällskapets avsikt är sålunda att efter den åtagna förberedande rekognosceringen för flygtrafikerouter även under den kommande utvecklingen i mån så önskas stå de kommunala myndigheterna till tjänst med ur flygtekniska och ekonomiska synpunkter underlättande åtgärder.

Stockholm den 10 juni 1913  
SVENSKA AERONAUTISKA SÄLLSKAPET

*Forsten E. Nilberg*  
*Om besvärmanus.*

Bilaga:  
kartskiss.

Till

Drätselkammarens Andra Afdelning

F a l k e n b e r g

Beträffande den event. Flyghamnen å Herting ber jag få anföra följande:

Enligt Svenska Aeronatiska Sällskapets förslag, se bifogade karta, skulle för själfva start- och landningsplatsen erfordras ett område om 90000 kvadratmeter eller i det närmaste 18 tunl. Detta område <sup>3072</sup> skall vara planerad och gräsbevuxet och får icke användas till annat än bete, skulle utgöras af 30363 kv.meter från Kristineslätt, 57397 kv.meter från torpet N:o 6 och 2240 kv.meter från torpet N:o 19

Utanför startplatsen erfordras ett 200 meter bredt bälte, som får odlas men icke bebyggas. 295000 kv.meter af detta bälte ligger inom Hertings Egendom. Ett ytterligare område om 200 meters bredd utan för ofvannämnda bälte kommer att beröras af flyghamnen så tillvida att det icke får bebyggas med högre hus än högst 12 å 15 meter. Den del af detta område, som ligger inom Herting, utgör 461000 kv.m. Hela det område, som sålunda beröres och som ligger inom Hertings område utgör sammanlagt 846000 kv.meter eller i rundt tal 171½ tunl., däraf 385000 kv.meter eller eller i det närmaste 76 tunl. som icke får bebyggas.

Vidare måste torpstugorna A,B, och C bortflyttas, och det torde vara lämpligast att för rifning och bortflyttning ~~se~~ försälja dessa på auktion.

Kostnaden för start- och landningsplatsens iordningställande har öfverslagsvis beräknats sålunda:

440 meter 15" cement rör för stora diken

igenläggning inkl. läggning af rören ..... 3740:-

Diverse mindre täckdikningar, igenfyllning

af diken och andra planeringsarbeten

m.m. omläggning af vägar, borttagning

träd och buskar m.m.m.m..... 5200:-

Plöjning och harfning, sådd, nedmyllning

och vältning..... 1285:-

Transport

1285:- 8940:-

c:a 15 st. nya stolpar inkl. uppsätt-  
ning, krok, isolatorer, stagning  
och uppläggning af tråden ..... 825:- 1340:-

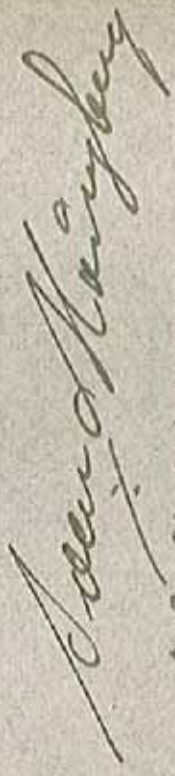
Diverse oförutsedda utgifter ..... 285:-

Summa kronor 12500:-

Till denna summa kommer vidare mark-värdet och event. ska-  
destånd till arrendatorerna samt skillnaden mellan stugornas försälj-  
ningspris och det värde de nu faktiskt äga såsom bostäder för tor-  
parna.

Med skäl torde kunna ifrågasättas, om den för-del Staden kan  
få genom flyghannen verkligen uppväger de kostnader och olägenheter,  
som förorsakas af dess förläggning hit.

Falkenberg den 29 juni 1918



t.f. Stadsingenjör.

Till Drätselkammaren

Falkenberg.

Efter på anmodan till Svenska Aeronautiska Sällskapet i samråd med Representanter för Drätselkammaren företagen förnyad orientering för landflyghamn vid Falkenberg har jag härmed äran afgiva yttrande angående orienterings resultat.

Med hänsyn enbart till flygsynpunkter vore det önskvärt att vid Falkenberg förlägga flyghamn väster om staden. Under orienteringen blev ock konstaterat att på nämnda sida om staden finnas möjligheter för utstakande av lämpliga områden. Emellertid påvisades av Drätselkammarens representanter att flyghamnsanläggning i denna trakt skulle erfordra betydande kostnader för kommunen. För en lantflygpålass, skild från strandområdet, skulle erfordras att staden av enskilda ägare inköpte behöflig mark, och för kombinerad lant- och sjöflyghamn skulle förutom betydande markinköp erfordras planeringsarbeten för evsevärda kostnader.

Under sådana förhållanden besöktes därefter trakten närmast öster om staden. Enligt redan föreliggande förslag från Svenska Aeronautiska Sällskapet skulle lantflyghamn där anläggas å Kristineslätt enligt uppgjord plankarta. Emellertid önskade Drätselkammarens representanter få utrett huruvida icke hamnen skulle lämpligen kunde anläggas närmare intill staden å Hertingsområdet.

Det visade sig möjligt att på Hertingsområdet med anlåtande av del av Kristineslätt utstaka en flyghamn, och såsom resultat av undersökningen har av stadsingeniörskontoret tillställts Svenska Aeronautiska Sällskapet bifogade kartskiss, på vilken de heldragna linjerna angiva det nya förslaget. På grund av den för start och landning obehagliga närheten å detta fält till staden med dess fältet närliggande höga fabriksbyggnader bör den å kartskissen med streckade linjer angivna jämkningen å förslaget företagas, vilket ju kan ske utan att den inre rutan <sup>lyst</sup> mark i enskild ägo.

Enligt å kartskissen utsatta mått begränsas det innersta,

kvadratiska området av 300 meter långa sidor. Avståndet från denna gräns till gränsen för närmast omgivande bälte är 200 meter och kring detta bälte kommer ytterligare ett bälte på 200 meter. De för flyhamnsanläggning av denna storlek gällande fordringarna äro följande:

Den inre rutan - avsedd för själva starten och landningen - bör vara så plan som möjligt och icke sluttande åt något håll. Diken få här icke förekomma, och platsen får vara bevuxen med endast gräs till högst ett par decimeters höjd. Gränslinje bör markeras å marken men icke med staket eller dylikt. Det närmast omgivande bältet bör vara fullständigt fritt från upprättstående föremål och å det yttersta bältet bör icke finnas föremål högre än 12 å 15 meter.

Beträffande uppfyllandet av dessa fordringar för här ifrågasvarande område märkes att i den inre rutan förefintliga buskar och dylikt må avlägnas, diken täckas, stigar och vägar utjämnas samt del slätt planerade fältet besås med markbindande grässlåg. Stugobyggnaden A samt i närmast omgivande bältet stugobyggnaderna B och C, samtliga tillhörande staden, måste avlägnas. Särdeles önskligt vore att även stugobyggnaderna D, E och F, icke tillhörande staden, blevo avlägsnade. Beträffande dessa tre sistnämnda byggnader kan dock med frågan om avlägsnandet anstå under avvaktan på de behov, som kunna göra sig särskilt gällande i den mån trafikfrekvensen kan växa. Därvid är dock att märka att föremål högre än dess byggnader icke få uppföras invid dem och icke heller flera byggnader samt att telefontrådar icke få dragas mellan dem. Dessamma må i såtttagas beträffande byggnaderna å det yttersta bältet, varjämte så å området i dess helhet befintliga telefon- och kraftledningar må antingen nedläggas i marken eller flyttas till yttre gränsen av det yttersta bältet.

Vid jämförelse mellan Kristineslättsförslaget och här ifrågasvarande alternativ må erinras att det förra ur flystekniska synpunkter är avgjort förmånligare icke minst på grund av dess mera avlägsna läge från staden, vilket avsevärt avjälper olägenheten av placeringen öster om densamma. Däremot talar för Hertingsförslaget vilket, om ock icke idealiskt, dock med den företagna jämkningen

...användbart, den omständigheten, att de samma frändes vid behov kan förenas med en sjöflyghamn, varigenom Håns Vinnas avsevärda ekonomiska besparingar beträffande hamnutrustningen.

Beträffande hamnanordningar å det fält som blit upplåtet för flygningen framstod av den vid orienteringen hållna rådplägningen såsom ur kommunal synpunkt mest önskvärt att åtgärder snarast möjligt vidtagas för att möjliggöra start och landning å fältet. För detta ändamål skulle tillsevidare endast erfordras terängplanering å den inre rutan samt avlägsnande av för in- och utflygning hindrande föremål å området. Med uppförande av ett skjul för flygplan, jämte ordande av signalväsen och andra i samband med flyghamnutrustning stående frågor skulle ansta till dess platsen börjat bli trafikerad av flygplan samt erfarenheter föreligga såväl om de ekonomiska förutsättningarna som om behöven. Enligt dessa de succesiva åtgärdernas linjer förberedes flygtrafiken å Väst-kusten även i Göteborg, Helsingborg och Malmö, varvid är att märka att där lantflyg~~hamn~~ hamn anlägges vid kuststad och utan att nå fram till vattnet måste räknas med behov av särskilda landnings möjligheter även för sjöflygplan. I första rummet erfordras härför en för hög sjö skyddad strandplats med släpenordning för uppdragande av flygplanet, förlagd så att området sedermera vid behov kan utvidgas till flyghamn. Behovet av sjöflyghamn är emellertid ännu icke aktuellt, vilket däremot i särskilt hög grad är fallet beträffande ~~lant~~flyghamn.

I samband med frågan om den succesivt behövlige hamnutrustningen kan slutligen nämnas att Svenska Aeronautiska Sällskapet förbereder åvägfabringande av ~~standard~~ standardtyper för till en början provisoriska trahangerer samt för flyghamnarna i landet enhetliga system för signalväsen och meteorologisk rapportering. Sällskapets avsikt är sålunda att efter den åtagna förberedande rekognosceringen för flygtrafikrouten även under den kommande utvecklingen i mån så önskas stående kommunala myndigheterna till tjänst med ut flygtekniska och ekonomiska synpunkter underlättande åtgärder.

Stockholm den 10 juni 1918.  
Svenska Aeronautiska Sällskapet  
Torsten Gullberg  
ombudsmannen.

Rätt avskrivet, betygas: