

Nr 5.

Ankom till andra kammarens kansli den 12 april 1918 kl. 4 e. m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 5
i anledning av herr Nylanders motion nr 281 om skrivelse
till Kungl. Maj:t angående utredning och förslag i fråga
om åtgärder till främjande av reguljär flygtrafik.*

Närvarande: Herrar Andersson i Fiskebäckskil, Ödström, Elisson, Hagman i Domnarvet, Aarnseth, Pehrsson i Bramstorp, Karlsson i Nynäshamn,* Hedin, Björklund och Nylander.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Uti en inom andra kammaren väckt, till utskottet hänvisad motion nr 281, har herr Nylander hemställt, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t ville snarast möjligt göra en allsidig utredning om vad som i utlandet företages för ordnandet av en reguljär flygtrafik efter kriget, och likaså låta undersöka den ställning som staten skulle till enskilda flygtrafikföretag intaga i vårt land samt jämväl bästa sättet för statens understödjande av en dylik flygtrafik och slutligen framlägga förslag till de åtgärder, som med anledning av denna utredning borde och kunde vidtagas från statens sida.

Beträffande motiveringen för denna hemställan hänvisar utskottet till motionen.

Över motionen hava till utskottet yttranden avgivits av Svenska æronautiska sällskapetets styrelse samt Svenska teknologföreningens styrelse. Berörda yttranden jämte ett utlåtande, som i frågan avgivits utav en av

teknologföreningens styrelse tillsatt kommitté, äro härvid fogade såsom bilagor.

Utskottet. För utskottet står det höjt över allt tvivel, att den väldiga utveckling, vilken närmast som en följd av flygmaskinens roll i det pågående världskriget kommit flygtekniken i allmänhet till del, även kommer att visa sig vara av största betydelse för det fredliga arbetet och framåtskridandet efter kriget.

Det torde sålunda vara allmänt bekant, att inom såväl flera av de krigförande länderna som neutrala länder åtgärder redan vidtagits för att i kommunikationsändamål utnyttja de under kriget rörande flygkonsten vunna erfarenheterna. Och såsom æronautiska sällskapets styrelse uti sitt i ärendet avgivna yttrande framhållit, innebära flera av nämnda i utlandet vidtagna åtgärder även planer på lufttrafik, som skulle komma att beröra Sverige.

Vid nu nämnda förhållanden har utskottet ansett de i motionen framförda synpunkterna vara värda ett synnerligt beaktande; och har inom utskottet ingen meningsskiljaktighet varit rådande därom, att tiden nu vore inne för en utredning angående möjligheterna för reguljär flygtrafiks anordnande även i vårt land.

En dylik utredning torde givetvis i första hand böra avse en noggrann undersökning av flygkonstens nuvarande utvecklingsstadium, vad reguljär flygtrafik beträffar, ävensom de åtgärder, som i utlandet blivit i ovanberörda hänseenden vidtagna.

Vid införandet av ett nytt kommunikationsmedel av sådan betydelse som det ifrågavarande, framstår det enligt utskottets förmenande såsom en angelägenhet av största vikt, att statens ställning till de uppkommande nya kommunikationsfrågorna redan från början göres till föremål för en allsidig undersökning.

Härtill kommer att, såsom i motionen antytts, statens direkta medverkan torde komma att bliva erforderlig för dessa frågor framförande och lösning på ett tillfredsställande sätt.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att andra kammaren måtte i anledning av herr Nylanders motion nr 281 för sin del besluta, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa en utredning angående reguljär flygtrafik och särskilt vilka åtgärder,

som från statens sida böra vidtagas för befrämjandet av en sådan trafik samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill denna utredning kan giva anledning.

Stockholm den 12 april 1918.

På utskottets vägnar:

K. A. ANDERSSON.

Bilaga 1.

Till Riksdagens Andra kammarens tredje tillfälliga utskott.

Av Andra kammarens tredje tillfälliga utskott anmodad att avgiva yttrande över i Andra kammaren av herr Nylander väckt motion, nr 281, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning och förslag i fråga om åtgärder för främjande av reguljär flygtrafik, har svenska aeronautiska sällskapets styrelse härmed äran anföra följande:

Vid bedömande av luftfartens nuvarande utvecklingsstadium framträder flygplanens och motorballongernas stora användbarhet för krigsändamål på ett i ögonen fallande sätt. Att luftfarten visat sig oumbärlig under världskriget, synes emellertid icke utan vidare behöva innebära, att flygindustrien nu nått den utveckling, att den förmår tekniskt uppbära luftfart i den civila samfärdselns tjänst. Men då det visat sig, att *ordinära* större spaningsplan av en mångfald typer i genomsnittsprestationer erbjuda en bärförmåga av 3,000 kg., en aktionsradie vid pass 1,500 km. och en hastighet av 150 km. i timmen, samt att flygplan med avsevärt större prestationsförmåga äro i bruk hos alla krigförande stormakter, och att dessutom rörande de båda förstnämnda egenskaperna mångdubbelt högre siffror för vissa motorballonger erhållits, synes det utan vidare klart, att endast vissa enkla omändringar av inredningen i luftfartygens skrov erfordras för att förvandla krigsmaskinen till ett framträdande fredligt kommunikationsmedel, vars konkurrensmöjlighet med andra kommunikationsmedel ligger huvudsakligen i färdhastigheten. Då dessutom de meteorologiska svårigheterna numera i väsentlig grad äro övervunna, kan det knappast förvåna, att vid senaste årsskiftet ett 30-tal luftrouter för post- och passagerarebefordran redan vore upprättade på den amerikanska och ett 10-tal på den europeiska kontinenten. Tvivelsutan intager även luftfarten en viktig plats vid de krigförande stormakternas planering av fredsberedskapen på samfärdselns område.

Till belysande av i vad mån Sverige kan komma att beröras av den utländska utvecklingen på lufttrafikens område må följande i korthet anföras.

Under sistlidet år föranleddes Svenska handelskammaren i London, av huvudsakligen engelska intressen, att upptaga frågan om lufttrafik efter krigets slut mellan väst- och östmakterna över Sverige, närmare angivet över Göteborg—Stockholm. Ungefär samtidigt ingick till svenska aeronautiska sällskapet förfrågan från luftfartsrepresentationen i Österrike om möjligheterna beträffande landningsplatser etc. för Sveriges införlivande i centraleuropeisk lufttrafik efter fredsslutet. Dessutom kan nämnas, att även i Danmark och Norge föreligga planer på lufttrafik berörande Sverige, varvid särskilt med erinran om de nämnda engelska planerna torde böra uppmärksammas, att i dessa dagar bildas ett norskt luftfartsrederi med ett aktiekapital på 5 milj. kr.

Icke minst i betraktande av ovan angivna omständigheter måste den svenska flygningens betryckta läge vara ägnat att ingiva allvarligt bekymmer. Vid krigets början inträdda förhållanden innebära i praktiken ett absolut hinder för enskild civil flygning här i landet. Under sådant förhållande har den inhemska flygindustrien huvudsakligen varit hänvisad till eventuella beställningar från andra neutrala länder. Leveransbehovet för den inhemska militära flygningen har nämligen hittills varit alltför obetydligt för att kunna tillskrivas nämnvärd betydelse för industrien. Då det oaktat svensk flydindustri, trots dessa antydda, delvis oförutsedda, svårigheter i närvarande stund är stadd i livlig utveckling och frapperande framåtskridande, anlitad av flera neutrala stater och även föremål för krigförande stormakters praktiska uppmärksamhet, synes detta bero därpå, att denna industri lyckats förvärva anseende för framträdande kvalitetsprestationer. Det är vid dessa egenskaper förhoppningarna äro knutna beträffande industriens möjlighet att efter kriget kunna överkomma en redan förberedd översvämning över de neutrala länderna av flygplan från kriget för en billig penning — en ur säkerhetssynpunkt farlig trafik — samt den därefter väntade mera normala massfabrikationens konkurrens. Det är också i betraktande av denna på luftfartsområdet särskilt vägande konkurrensmöjlighet i förening med de ovedersägliga vittnesbörden om förutsättningarna för ett framstående svenskt flygmaterial, som svenska aeronautiska sällskapet upptagit och samlat det enskilda initiativet till en svensk fredsberedskap på detta område. Såsom torde vara bekant, pågå förberedande arbeten för ordnande av vissa större flygtrafikroutor, föreligger hos regeringen ansökan om ett penninglotteri, vars avkastning är avsedd att förskaffa industrien en ännu saknad viktig konkurrensmöjlighet: inhemska kraftiga motorer, samt är initiativ taget till en nordisk luftfartskonferens i Stockholm under instundande april för grundläggande av bl. a. nordiskt samgående vid den stundande internationella behandlingen av luftfartsrättsliga spörsmål.

Men det måste framstå såsom självklart, att ett enskilt sällskap, med minimala ekonomiska resurser, icke kan, ens med intresserat stöd av flygindustrien och enskilda, förmå prestera den omfattande verksamhet och de ingripande åtgärder, som erfordras för att trygga luftfartens fredliga utveckling, särskilt under den förestående betydelsefulla övergångstiden. Luftfarten är, i lika hög grad som sjöfarten någonsin varit det, i behov av statsmakternas övervakande och stöd. Statens åtgärd att låta utarbета en lufttrafikförordning för Sverige följdes omedelbart av bildande av lufttrafikföretag och planerande av flera sådana,

ansökningar om koncessioner å lufttrafiksrouter, framträdande av kommunalt intresse för anläggande av flygstationer, livligare tillströmning av elever till flygskolorna o. s. v.

Dessa tecken på börjande allmän livaktighet på ifrågavarande nya verksamhetsområde motsvaras emellertid icke på långt när av lika allmänna förutsättningar för en gynnsam fortsatt utveckling. Den enskilda civilflygningen är fortfarande klavbunden. Det av alla hörda myndigheter tillstyrkta tillståndet för ett motorlotteri är ännu vilande. Den frivilliga flygkår, som skulle kunna bidra till att säkerställa tillgången på erfarna civila flygare för trafikkonkurrensens med utlandet, saknas ännu. Det försporda kommunala initiativet till flygstationer står mångenstädes tveksamt spörjande angående statens hållning till luftfarten, varav hela utvecklingen ju är beroende. Flygskolorna äro icke i stånd att slutgiltigt utbilda flygförare för fredsberedskapens behov, så länge det är obekant, vilka certifikatfordringar staten kan komma att uppställa. Flygfabrikerna finna sig icke kunna nedlägga större kostnader på frambringande av nya, olika standardtyper för seriefabrikation så länge statens fordringar på materielen äro obekanta.

Under sådana förhållanden kan det givetvis icke annat än väcka den livligaste tillfredsställelse, då hos statsmakterna väckes förslag om att staten utan dröjsmål skulle låta utreda lufttrafikproblemets innebörd för landet och låta framlägga de förslag till åtgärder, vartill en sådan utredning kan föranleda. Styrelsen, som finner det i den ifrågavarande motionens kläm framlagda arbetsprogrammet särdeles välbetänt och hälsar det förväntade initiativet från statsmakterna sida såsom en förlösande åtgärd i den betryckta situationen för det enskilda strävandet mot en luftfartens fredsberedskap, anser sig sålunda böra på det livligaste biträda motionen inför utskottet. Så mycket större skäl för skyndsamma åtgärder i motionens syfte synas styrelsen härvid föreligga, som ekot av den i landets press visade uppmärksamheten för förslaget trängt långt ut i utlandet, och förslaget där på flera håll livligt utnyttjas såsom ett medel i propagandan för åtgärder, avsedda att tillförsäkra medinflytande i den stundande internationella konkurrensen om herraväldet i luften.

Stockholm den 14 mars 1918.

Svenska æronautiska sällskapets styrelse.

H. WRANGEL
Ordförande.

Torsten Gullberg.

Bilaga 2.

Till riksdagens andra kammarens tredje tillfälliga utskott.

På grund av att till Svenska teknologföreningen remitterats inom riksdagens andra kammare av herr Nylander väckt motion nr 281 rörande åtgärder för flygtrafikens främjande har efter uppdrag av föreningens styrelse en särskild kommitté, bestående av direktör Gustaf Dalén, t. f. professor Anders Rosborg samt civilingenjörerna P. G. Hörnell, Arvid Falke och K. G. Karlson, den 28 p:to avgivit utlåtande om motionen, vilket härmed översändes. Kommittén har vid ett av sina sammanträden med sig adjungerat kapten O. Dahlbeck och fil. d:r E. Thulin.

Svenska teknologföreningens styrelse, som haft frågan under omprövning, har funnit sig även för sin del böra på det livligaste tillstyrka motionen i fråga.

Stockholm den 4 april 1918.

För Svenska teknologföreningens styrelse.

CARL A. ROSSANDER.

K. A. Fröman.

Till Styrelsen för Svenska teknologföreningen.

Av styrelsen tillsatta kommittéer för behandling av herr Nylanders motion (nr 281, år 1918) rörande åtgärder för flygtrafikens främjande få härmed avgiva yttrande.

Kommittéer anse, att de möjligheter, flygmaskinen erbjuder för det snabba befordrandet av såväl post som passagerare, låta det framstå såsom högst angeläget, att snarast möjligt erforderliga åtgärder vidtagas för främjande av flygtrafikens utveckling. En avgörande synpunkt att därvid beakta är, att denna utveckling säkerligen, så snart fredliga förhållanden inträda, kommer att gå i riktning av samtrafik, anslutande till internationella router. Då förberedelser redan vidtagits i flera länder, är det av vikt, att Sverige i tid sörjer för sina intressens tillvaratagande. De rent tekniska förutsättningarna för flygtrafik äro numera tryggade, och trafikrättigheter ha ju redan sökts av och beviljats åt ett företag i vårt land. Ett villkor för att en regelbunden trafik överhuvudtaget skall kunna utveckla sig, är emellertid ordnandet av flyghamnar och landningsplatser. Goda utsikter lära finnas för medverkan härtill från de större samhällena utefter närmast ifrågakommande router. Men här föreligger också ett verkligt statsintresse såväl i de behov, flygtrafiken kommer att tjäna, som i säkerställandet av dessa landningsplatsers allmänna tillgänglighet för sedermera tillkommande trafik. Kunde stöd från statens sida ställas i utsikt, skulle detta också verksamt stimulera intresset från samhällenas sida. Det bör slutligen ej heller förbises, att dessa landningsplatsers befintlighet vore av militärt värde.

Beträffande valet av landningsplatser, torde detta i första hand komma att av göras av lantmaskinens fordringar, emedan hydromaskinens något större dödvikt inkräktar på dess transportförmåga. Men då vårt land genom sin rikedom på sjöar också erbjuder goda landningsmöjligheter för hydromaskiner, kan det betecknas såsom önskvärt, att, där så kan ske utan olägenhet, de senares behov tillgodoses även på sådana router, som huvudsakligen komma att trafikeras av lantmaskiner, genom landningsplatsernas förläggande till strandmark, så att de samma bliva användbara även för hydromaskiner. Överhuvudtaget bör naturligtvis vid val av landningsplats för åkerbruk mindervärdig mark ifrågakomma. Då det torde vara obestriddigt, att statlig medverkan i någon form skulle kraftigt främja lufttrafikens snara utveckling, och dessutom, såsom förut framhållits, ett verkligt statsintresse föreligger, synes det kommittéerade icke blott önskvärt utan även befogat, att staten ställer ett belopp till förfogande, ur vilket bidrag kunde utgå, i främsta rummet för att understödja ordnandet av flyghamnar och landningsplatser utefter router för genomgångstrafik, i andra hand för främjande på annat sätt av samtrafikens utveckling.

Under hänvisning till det anförda och till fullo instämmande i motionärens motivering få kommittéerade på det livligaste tillstyrka de av motionären föreslagna åtgärderna.

Stockholm den 28 mars 1918.

GUSTAF DALÉN
Ordförande.

P. G. Hörnell.

Arvid Falke.

Anders Rosborg.

Vid protokollet
K. G. Karlson.