

Nr 320.

Av herr **Anderson** i Linköping m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 93, angående befrämjande av lufttrafik.

Kungl. Maj:ts proposition, nr 93, angående befrämjande av lufttrafiken påkallar, med hänsyn till de betydande belopp, som däri begäras för understödjande av reguljär lufttrafik medelst statssubvention och lån, och de framtida konsekvenser, som beträdandet av subventionsvägen kan tänkas medföra, ett omsorgsfullt övervägande, huruvida tidpunkten nu är inne för ett statsingripande i det föreslagna syftet och om de uppoffringar, som staten enligt propositionen skulle ikläda sig, kunna komma att motsvaras av verkliga fördelar för det allmänna. Det synes oss, att den av kommunikationsministern anförda motiveringen lämnar en mycket otillfredsställande utredning i dessa avseenden.

Som huvudskäl för det nu framlagda förslaget om statsunderstöd åt den reguljära lufttrafiken anföres, att Sverige, om icke åtgärder i detta syfte nu vidtagas, riskerar att antingen helt lämnas åsido beträffande de internationella luftförbindelserna eller också att endast utländska företag så småningom komma att fullgöra lufttrafik till och från Sverige och möjligen även delvis över svenskt territorium. Chefen för kommunikationsdepartementet befarar, att härigenom svenska kommunikations- med flera intressen i högst betänklig grad skulle eftersättas. Det förefaller oss som om detta vore ett alltför svagt motiv för dessa betydande anslagsäskanden. Talet om de stora olägenheterna av att utlänningar kunna komma att sköta lufttrafiken över Sverige kan vara motiverat ur militära synpunkter, men knappast ur dem, som statsrådet här synes tillmäta största betydelse. Så länge den civila lufttrafiken befinner sig på experimentstadiet borde man, om saken ses utslutande ur civil synpunkt, närmast vara tacksam, ifall utlänningar vilja sköta lufttrafiken över Sverige och bära de därmed förenade kostnaderna utan anspråk på något statsunderstöd. Det torde dock vara ringa utsikt för, att en sådan åtgärd från utländsk sida kommer till stånd. Den risk, som statsrådet framhåller är därför knappast allvarlig. Skulle emellertid ett utländskt företag börja driva trafik på Sverige, torde sådana restriktioner och sådan kontroll kunna föreskrivas, som ur militär synpunkt är påkallad. Hänsynstagande jämväl till svenska kommunikationsintressen torde i sådana fall kunna vinnas genom lämpliga åtgärder från svensk sida.

Vi kunna således icke finna det av kommunikationsministern åberopade huvudskälet för det föreslagna statsunderstödet så vägande, att riksdagen endast med hänsyn till detta borde bifalla förslaget. Den fråga, som först och främst bör uppställas och besvaras, synes oss vara denna: föreligger ett verkligt konstaterat behov för vårt land av en reguljär lufttrafik i den utsträckning, som av Kungl. Maj:t föreslås? Propositionen lämnar härå icke ett nöjaktigt svar; över huvud taget är den däri lämnade tekniskt-ekonomiska utredningen synnerligen bristfällig. Det torde icke kunna påvisas, att ett så starkt merkantilt och postalt behov föreligger av en daglig trafik Malmö—Kjöbenhavn—Hamburg—Amsterdam och vice versa under 6 månader av året, att staten för detta ändamål bör för budgetåret 1925—1926 offra 378,000 kronor i direkt understöd. Kostnaderna stå icke i rimlig proportion till de fördelar, som kunna utvinnas. De båda andra i propositionen föreslagna lufttrouterna, Oslo—Göteborg—Kjöbenhavn och Stockholm—Helsingfors, äro i ännu mindre grad motiverade av svenska ekonomisk intressen.

Vi erinra i detta sammanhang om det avtal, som träffats mellan postverket och Aktiebolaget Aerotransport om postbefordran mellan Malmö och Hamburg, för vilken befordran bolaget bekommer en ersättning av 350 kr. för varje nöjaktigt utförd enkel tur. Då denna summa ej kan anses motsvara postverkets direkta intressen i denna trafik, torde man få anse, att redan härigenom lämnas en direkt subvention åt flygtrafiken.

För att statsunderstödet åt lufttrafiken skall anses samhällsekonomiskt berättigad, fordras, som av Kungl. Järnvägsstyrelsen påpekas, att trafiken ifråga inom ej alltför lång tid skall kunna göras räntabel eller åtminstone täcka sina föränderliga självkostnader och helst lämna något bidrag till de fasta kostnaderna, d. v. s. att subventionen icke skulle behövas göras permanent utan blott övergående. Den i propositionen förutsatta trafiken synes icke uppfylla dessa fordringar. Av de bifogade kostnadskalkylerna framgår, att även om man räknar med dubbelt så stor passagerarfrekvens, som i kalkylen förutsättes, d. v. s. att samtliga passagerareplatser vid varje tur bleve besatta, så skulle ändå ett betydande underskott uppstå. Trafiken kommer under alla förhållanden att under en lång följd av år få drivas i så liten skala, att driftkostnaderna bli onormalt höga och utesluta varje tanke på att företaget skall kunna reda sig utan statsunderstöd. Konsekvensen av ett bifall till den Kungl. propositionen blir alltså, att staten för varje år får lämna ett bidrag till denna lufttrafik, som sannolikt icke kommer att understiga det nu föreslagna.

Vi förbise emellertid ingalunda, att även andra synpunkter kunna läggas på frågan än de här framförda samhällsekonomiska. En sådan är den *militära*, som dock i kommunikationsministerns motivering fått en undanskymd plats; de militära myndigheternas yttranden refereras i korthet, men för egen del gör statsrådet intet uttalande. Det militära intresset av en inhemsk civil lufttrafik ligger däri, att ett antal flygare och mekaniker ut-

bildas utan att detta behöver tynga försvarsbudgeten samt att möjligheter därigenom böra kunna beredas för inhemsk tillverkning av flygmaskiner jämväl för rent militära ändamål. I det förra avseendet tillgodoser propositionen de militära kraven genom att i förslaget till avtal med A.-B. Aerotransport intagits bestämmelse om att i bolagets tjänst anställda personer såvitt möjligt skola vara svenska medborgare. Däremot tillgodoser propositionen icke det andra och ojämförligt viktigare intresset — och detta är ju icke enbart militärt — nämligen uppammandet av en svensk flygindustri. I sitt uttalande till statsrådsprotokollet den 31 december 1924 har kommunikationsministern anfört, att »det torde böra undersökas, huruvida understödet till vederbörande luftfartsföretag kunde så ordnas, att företaget blev intresserat av att använda svensk materiel». Denna förutsättning för statssubventionen har emellertid i propositionen bortfallit, frågan om åtgärder för befrämjande av en inhemsk flygindustri behandlas där endast i allmänna ordalag. Den trafik, för vars understödjande statshjälp föreslås, skulle drivas med tyska maskiner, delvis av ny typ, och man söker förgäves efter en antydan om huru Kungl. Maj:t tänker sig att en inhemsk fabrikation skall åstadkommas och befrämjas. Ett oavvisligt villkor för statssubvention synes oss böra vara, att den av det statsunderstödda företaget använda materielen bygges inom landet eller åtminstone att åtgärder vidtagas för att snarast möjligt ersätta den vid starten använda utländska materielen med i Sverige tillverkad sådan. Den Kungl. propositionen tillgodoser icke detta krav.

Av vad här anförts framgår, att vi icke finna tillräckligt bärande skäl anförda för ett bifall till Kungl. Maj:ts proposition om statsunderstöd åt den civila lufttrafiken. Innan sådant understöd beviljas bör en mera övertygande utredning förebringas samt understödet vara så planerat, att det befrämjar uppbyggandet av ett verkligt svenskt flygväsende.

Vi tillåta oss härmed på grund av vad sålunda anförts vördsamt hemställa,

att Kungl. Maj:ts proposition nr 93 angående befrämjande av lufttrafiken icke måtte av riksdagen bifallas.

Stockholm den 20 mars 1925.

Ivar Anderson.
Linköping.

David Pettersson.

Gunnar Persson,
Falla.

Erik Bernström.

Carl Arv. Anderson.

Karl Magnusson,
Sköfde.

Jones Erik Andersson
Ovanmyra.

