

Nr 321.

Av herr **Beskow**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 93, angående befrämjande av lufttrafik.

Med anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 93, angående åtgärder för främjande av lufttrafiken tillåter jag mig att väcka följande motion.

Med hänsyn till de mycket betydande belopp, som i propositionen föreslås till understöd av lufttrafiken, belopp som endast i ringa mån motsvaras av hittills från postverket utgångna understöd, har det synts mig vara en angelägenhet av vikt att undersöka, huruvida den nytta som med anslagen kan åstadkommas står i rätt förhållande till den uppoffring staten skulle ikläda sig och huruvida icke anslagen ifråga kunna minskas utan att syftet med understödet förfelas.

Som allmän motivering för att staten ej längre bör undandraga sig att stödja lufttrafiken anför kommunikationsministern först och främst nödvändigheten av att tillförsäkra vårt land behörig andel i en framtida internationell lufttrafik. Därest åtgärder icke nu företagas, anses risk föreligga för att vårt land »antingen lämnas helt å sido 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.» Som ytterligare motiv anföres bland annat att skapandet av en svensk civil lufttrafik har militär betydelse, vilken ökas ju större omfattning lufttrafiken får och att den civila luftfarten även skulle kunna komma att få betydelse för skapandet av en inhemsk flygplan- och flygmotortillverkning.

Det återstår att undersöka i vad mån denna motivering kan tillämpas på det förslag till lufttrafikens ordnande, som framlagts i propositionen.

Enligt densamma tänker sig kommunikationsministern anordnandet av ett halvstatligt aktiebolag, som skulle bedriva lufttrafik på tre linjer nämligen

1:o) Malmö—Kjöbenhavn—Hamburg—Amsterdam med trafik i vardera riktningen varje söckendag under sex månader. Statens understöd för driften av denna linje beräknas under budgetåret 1925/26 kosta 378,000 kronor.

2:o) Stockholm—Helsingfors med trafik i endera riktningen varje söckendag under fyra månader. Det förutsättes att från finsk sida en alternerande flygning inrättas. Svenska statens understöd för driften av denna linje beräknas under budgetåret 1925/26 kosta 62,000 kronor.

3:o) Oslo—Göteborg—Kjöbenhavn (Malmö) med trafik i endera riktningen varje söckendag under tre månader. Det förutsättes att från norsk sida en alternerande flygning inrättas. Svenska statens understöd för driften av denna linje beräknas under budgetåret 1925/26 kosta 62,000 kronor.

För förbättring av flygfältet i Malmö begäres ett anslag av 128,000 kr. För avsättning till en luftfartslånefond äskas ett belopp för 1925/26 under utgifter för kapitalökning av 800,000 kr. att utgå av lånemedel. Detta belopp är tänkt att användas som låneunderstöd åt lufttrafikbolaget för inköp av tre stycken för routen Malmö—Amsterdam avsedda Junkers nya monoplan C. 23 L, vilka vart och ett drager en kostnad av 206,000 kr. samt eventuellt för lån till inköp av ett eller annat flygplan, som icke skall begagnas för ovan planerade linjer.

Utöver dessa belopp äskas smärre belopp för väderlekstjänst och biträde inom kommunikationsdepartementet för handläggning av ärenden rörande luftfart.

Med tillskapandet av de tre flygrouter, som kommunikationsministern i första hand tänkt sig att staten skulle understödja, är tydligen den fara, som eventuellt skulle ligga däri, att utländska företag så småningom skulle komma att fullgöra lufttrafik till och från Sverige, väsentligen avlägsnad, om man nämligen utgår därifrån, att det av kommunikationsministern föreslagna statssubventionerade bolaget hålles fjärran från varje spår av utländskt inflytande. Frågan är emellertid om risken för uppkomsten av utländska luftfartslinjer till Sverige är synnerligen stor vid det förhållandet att — som departementschefen anför — »det så gott som undantagslöst visat sig att dylik trafik för närvarande icke kan bedrivas med ekonomisk vinst utan till en början förorsakat en ej ringa förlust». Även om emellertid dylika utländska linjer skulle uppkomma, låter det sig starkt ifrågasättas, om detta skulle vara en olycka, isynnerhet som intet hinder torde föreligga för att i koncessionsvillkoren för dylika linjer inrycka erforderliga bestämmelser till skydd för svenska intressen.

Det är huvudsakligen andra synpunkter som böra bliva bestämmande, då man skall avgöra, om staten bör göra de stora uppoffringar som nu krävas för den civila lufttrafiken. Därvid gäller det att för varje föreslagna linje undersöka *dels* betydelsen för landet av den befordran av passagerare och post som med densamma kan väntas uppkomma, *dels* i vilken utsträckning genom densammans inrättande tillkomsten och utvecklingen av en svensk flygmaskinsindustri kan befordras, *dels* i vad mån densamma även i andra avseenden än det sistnämnda kan bliva av vikt för vårt militära flygväsen.

Granskar man de nu föreslagna linjerna ur dessa synpunkter så finner man, till att börja med, att linjen Oslo—Göteborg—Kjöbenhavn icke synes under nuvarande förhållanden tillräckligt motiverad. Den tidsvinst som åstadkommes för svenska trafikanter och för svensk postbefordran är så

ringa, att med hänsyn till trafiksynpunkten linjens inrättande synes böra anstå, tills mera erfarenhet vunnits av den kommersiella flygningen och tills de väntade stora framstegen på lufttrafikområdet blivit en verklighet. Den omständigheten, att Göteborg inrättat en flyghamn, torde icke här få inverka avgörande lika litet som farhågan för att en direkt flyglinje mellan Oslo och Köbenhavn kan komma att inrättas. Det är väl sannolikt att en framtida route Oslo—Köbenhavn kommer att draga fördel av Göteborg som mellanstation för att draga till sig ökad trafik, men visar det sig att en direkt linje Oslo—Köbenhavn är den naturliga, så torde den nog under alla förhållanden senare komma till stånd.

Att en route Oslo—Göteborg—Köbenhavn (Malmö) senare kan få en viss betydelse för en svensk flygindustri, torde vara riktigt, för den händelse man vid linjens drivande inrättar sig med denna synpunkt för ögonen, men som förhållandena f. n. ligga till, synes det vara befogat uppskjuta anordnandet av linjen Oslo—Göteborg—Köbenhavn även med hänsyn till svensk flygindustri. Den nytta, som för vårt försvarsväsen skulle kunna vinnas genom ett inrättande av linjen i fråga, synes icke heller stor nog att för närvarande motivera dess tillkomst.

Vad routen Stockholm—Helsingfors beträffar, så tillfredsställer densamma ur trafiksynpunkt bättre ett behov än linjen Oslo—Göteborg—Köbenhavn. Här vinnes såväl för person- som postbefordran en icke föraktlig tidsvinst. Förnekas kan ju icke heller att denna linje för utvecklingen av svenskt flygväsende har ett speciellt intresse därigenom, att den är avsedd att trafikeras med hydroplan, den typ av flygmaskiner, som sannolikt kommer att bliva av största betydelsen för oss på grund av vår brist på goda landningsplatser för landflygmaskiner och motsvarande rik tillgång till sjöar. Under förutsättning att man på finsk sida inrättar den route, som är beräknad att drivas i samtrafik med den svenska routen, synes den sistnämnda därför böra komma till stånd.

Vid en prövning av den föreslagna linjen Malmö—Köbenhavn—Hamburg—Amsterdam finner man, att med densamma möjligheter bestå att med en betydande tidsvinst befordra post och passagerare till västra Europa, speciellt till London och Paris. Även om affärsvärlden för brådskande meddelanden fortfarande huvudsakligen kommer att anlita telegrafens hjälp, så måste det innebära en väsentlig fördel för näringslivet att få posten till och från London och Paris befordrad på ett dygn kortare tid än vad som eljes är fallet. Sannolikt är ju också att näringslivets män i någon mån komma att redan från början använda den nya samfärds möjligheten för sina resor och att på så sätt statens bidrag till flygrouten indirekt kan komma svensk produktion tillgodo. Uteslutet är ju heller icke att de förhoppningar om en ökad turisttrafik till Sverige, som i propositionen uttalas, kunna i någon mån komma att infrias. Det torde således icke kunna förnekas, att routen Malmö—Amsterdam har en viss trafikteknisk bety-

delse, därest de beräkningar, som uppgjorts för densamma visa sig vara hållbara.

Däremot söker man förgäves i förslaget till ordnande av routen ifråga efter några möjligheter att gagna en svensk flygindustri. För driften av densamma skola användas tre tyska flygplan av en helt ny typ, och det är intet tvivel om att därest linjen ifråga blir en succes, så kommer detta närmast att kunna utnyttjas som reklam för den tyska flygmaskinsindustrien. Man måste säga sig att den i och för sig önskliga men nog så krävande starten av en inhemsk industri — baserad jämväl på export — kan försvåras genom att en svensk statssubventionslinje trafikeras med utländska maskiner. Särskilt ur militär synpunkt är det av största betydelse att en inhemsk flygmotor- och flygplanstillverkning kommer till stånd resp. utvecklas, och det kravet måste uppställas, att inga onödiga hinder få resas mot en inhemsk tillverkning. Ur denna synpunkt måste det nu föreliggande förslaget till flyglinje mellan Malmö—Amsterdam väcka betänkligheter.

Om man bortser från vad som ovan anförts om förslagets inverkan på utvecklingen av en svensk flygmaskinsindustri, så innebär inrättandet av linjen ifråga onekligen fördelar för vårt militära flygväsen; genom densamma kunna betydelsefulla flygtekniska erfarenheter samlas och våra flygare och flygmekaniker beredas ökade tillfällen till övning.

Vid vägandet av de olika synpunkter, till vilka man i detta fall har att taga hänsyn, har jag kommit till det resultatet, att fördelarna av linjens inrättande icke för närvarande äro så stora, att de motivera de högst betydande anspråk på statskassan som Kung. Maj:t för densamma äskar. Den årliga statssubventionen, som för budgetåret 1925/26 beräknas uppgå till 378,000 kronor, representerar ett mycket för stort belopp i förhållande till de fördelar, som man med större grad av säkerhet kan uppnå.

Vad som kan vinnas med en trafikflygning från Malmö i riktning mot Holland och Belgien synes dock hava det värde, att icke hela planen nu bör utan vidare avfärdas. Möjligheter att vinna det väsentliga av fördelarna under samtidigt bättre tillgodoseende av den statsfinansiella situationens krav synas förefinnas, därest man stannar för ett flygprogram enligt Alt. II för denna linje (se propositionen Bil. 3 sid. 59). Enligt detta förutsättes visserligen att halva trafiken utföres av Danmark och halva av Sverige, och man har ingen säkerhet för att Danmark vill deltaga i planen. Ett försök därtill bör emellertid göras, och skulle detta misslyckas, så betyder detta blott, att flygningen från Malmö till Amsterdam tillsvidare endast kan försiggå varannan söckendag, under det att varannan dag får användas för återflygningen från Amsterdam till Malmö. Det förefaller som befordran av passagerare enligt detta alternativ icke skulle ställa sig nämnvärt ogynnsammare än det förslag propositionen förordar. Däremot ställer det sig givetvis ogynnsammare ur postal synpunkt, dock icke fullt så

mycket, som man vid första ögonkastet skulle tro. Tidsvinst i postbefordran lär nämligen vid ett rationellt utnyttjande av existerande luftlinjer kunna uppnås även för den post som är färdig att lämna Sverige den dag, någon flygning från Malmö icke förekommer. I jämförelse med det förslag propositionen förordar innebär alternativ II en väsentlig besparing, i det att statssubventionen för densamma beräknas utgå med 226,800 kr. i st. för 378,000 kr.

Därest den statsunderstödda trafikflygningen sålunda begränsas till linjerna Stockholm—Helsingfors och Malmö—Amsterdam, på det sätt ovan angivits, bör det av Kungl. Maj:t begärda extra reservationsanslaget på 500,000 kr. för understöd av regelbunden luftfart kunna begränsas till 62,000 + 226,800 kr. = 288,800 kr., som lämpligen torde kunna åvrundas till 300,000 kr.

Därtill kommer att enligt detta förslag endast 2 flygplan med reservmotorer behöva inköpas för en kostnad av 500,000 kronor. Under sådana förhållanden skulle avsättningen till den föreslagna luftfartslånefonden i år kunna begränsas till 500,000 kr.

Vid det förhållandet att de maskiner, för vilkas inköp de utlånade medlen skola användas, hava en så kort livslängd, föreligger skäl till tvekan, huruvida den föreslagna luftfartslånefonden bör tillkomma samtidigt med anslagen för ordnandet av trafikflygningen. Av anläggningskapitalet för routen Malmö—Amsterdam, i alternativ I kr. 710,000 kr., måste enligt förslaget årligen 167,000 kronor avskrivras. Tveksamheten ökas så mycket mera som det här gäller inköp av utländska maskiner. För att icke i onödan lägga stenar i vägen för tillkomsten av routen anser jag mig dock kunna tillstyrka avsättning av 500,000 kronor till en luftfartslånefond, under förutsättning att medlen bestridas av tillfälliga lånemedel och under uttalande att vid kommande avsättningar till fonden bör övervägas, huruvida icke som villkor för lån ur densamma bör föreskrivas att den flygmateriel, för vars inköp lånet skall användas, bör vara av svensk tillverkning.

Mot de begärda anslagen till förbättring av flygplatsen å Bulltoftafältet i Malmö och för väderlektjänsten synes intet vara att erinra. Ej heller föranleder anslaget för biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart till något yrkande, men det synes dock snarast böra tagas under övervägande, huruvida enligt Kungl. Maj:t:s förslag den civila luftfartsmyndigheten blir så utrustad, att den verkligen blir i stånd att ur tekniska och ekonomiska synpunkter effektivt tillgodogöra de erfarenheter, som vid trafikflygningen överhuvud kunna vinnas till gagn för svensk luftfart och svensk flygindustri.

En statsunderstödd flygverksamhet, begränsad på sätt förut angivits, är givetvis bättre anpassad efter det budgetära lägets krav än det större program, som Kungl. Maj:t framlagt. I den mån trafikflygningen kommer att utvecklas, komma sannolikt kraven på statens understöd att kunna framföras med allt större berättigande, men tillsvidare synes det vara klokt

att icke gå fram i alltför hastig takt. Frågan om trafikflygningens ordnande är även rent organisatoriskt sett ett problem, som ännu icke hunnit tillräckligt genomdiskuteras. Huruvida det exempelvis kan vara lämpligt att med en gång åt ett enda bolag — låt vara att staten är intresserad däri — överlåta trafikflygningen på så många linjer, som departementschefen tänkt sig, kan i hög grad diskuteras. I varje fall måste man som en närliggande konsekvens därav räkna med en utveckling i riktning mot ett halvstatligt eller statligt monopol å trafikflygningen. Även ur denna synpunkt torde det således vara av vikt att för tillfället begränsa uppgiften och till en kommande riksdag avvakta de erfarenheter, som kunna göras med de mera begränsade men i allt rätt avsevärda medel, som enligt min mening böra ställas till Kungl. Maj:ts förfogande.

Under återopande av vad jag hittills anfört får jag hemställa,

dels att det av Kungl. Maj:t i proposition nr 93 för budgetåret 1925/1926 begärda extra reservationsanslaget å 500,000 kronor för understöd av regelbunden luftfart må nedsättas till 300,000 kronor,

dels att med ändringar av vad i propositionen föreslagits beträffande avsättning till luftfartslånefonden till denna fond må anvisas ett reservationsanslag av 500,000 kronor att utgå av tillfälliga lånemedel.

Stockholm den 20 mars 1925.

K. J. Beskow.

I motionens syfte instämma:

Eliel Löfgren.

Erik Nylander.

K. A. Westman.