

Nr 247.

Av herrar **Höglund** och **Hedvall**, om uppställande av visst villkor för anslaget till den svenska trafikflygningen.

Det var naturligt, att, när den statsunderstödda svenska trafikflygningen började, denna i första hand inriktades på att vinna anslutning mellan landets gamla trafiknät och utlandets viktigaste trafikcentra. Men lika naturligt synes det vara att sedan behovet av dylika förhandenvarande möjliga anslutningsförbindelser (såsom Stockholm—Helsingfors, Malmö—Köpenhamn—Berlin (Hamburg) till godosetts, vad som återstod av anslaget bleve använt för ett inomsvenskt flygnät avseende dels att sammanbinda de svenska anslutningspunkterna med varandra och dels att förena dessa anslutningsstationer med landets viktigaste trafik- och handelscentra.

I förhoppning att utvecklingen skulle komma att taga denna naturliga riktning har också bl. a. Göteborgs stad gjort stora ekonomiska uppoffringar för anläggandet av en modern flyghamn avseende att tjäna dels en svensk västkustlinje (Oslo—Göteborg—Köpenhamn) och dels att leda trafiken England—Finland—Ryssland över Stockholm och Göteborg.

Det har väl också ansetts vara endast en tidsfråga, då en svensk ostkustlinje skulle komma till stånd, som efter hand kunde sträckas allt längre norrut, liksom att flygleden Finland—Stockholm skulle fortsätta via Göteborg till England. På detta sätt skulle ju inom en snar framtid landets olika delar komma i åtnjutande av de fördelar, som det nya trafikmedlet medför.

Emellertid har icke hittills vare sig från statsmakternas sida eller från det trafikbolag, som under den gångna tiden haft monopol på det svenska statsunderstödet, förnummits någon allvarlig strävan att leda den svenska trafikflygningen i dessa banor. Tvärtom har denna fått en anmärkningsvärt stark utlandsbetoning, i det nämnda anslag till så stor del använts för flygning i andra länder, att föga blivit över för inomsvenska flyglinjer. Av under 1927 utbetalt subventionsbelopp, 555,159 kr., har således 390,812 kr. eller mer än 70 % lagts ner i Amsterdamflygningen. Aerotransports framställning att erhålla ökat understöd för att utsträcka sin Amsterdamlinje ända till Paris, liksom chefen för kommunikationsdepartementets uttalanden i årets statsverksproposition, synes ej heller inge förhoppning om att, utan

särskild åtgärd från riksdagens sida, någon omläggning skall komma att ske i fråga om statens flygpolitik.

Avtalet med Aerotransport kan uppsägas att upphöra med 1928 års utgång. Ehuru flera myndigheter, bland annat chefen för generalstabens, påyrkat uppsägning och revision av avtalet ifråga, torde, att döma av departementschefens yttrande i förenämnda statsverksproposition, avtalet oförändrat komma att förlängas till 1930 års utgång. Under tiden skulle huvudparten av anslaget fortfarande komma att disponeras för Amsterdamlinjen, varav skulle följa att heller inte under de närmaste åren något nämnvärt belopp skulle bli över vare sig för inomsvenska flyglinjer eller den önskvärda nya anslutningslinjen Sverige—England.

Att den svenska flyglinjen på sin tid utsträcktes ända till Amsterdam var måhända motiverat, dels av att såmedelst göra det svenska flyget känt i Europa och dels att bereda en bekväm och säker förbindelse mellan Sverige och Mellaneuropa. Sedan den svenska förbindelsen nu blivit väl bekant och med den omfattning det europeiska flygnätet numera fått, torde inte längre påkallas något svenskt statsunderstöd, vare sig för förstnämnda ändamål och ej heller för att trygga trafiken å de mellaneuropeiska flygsträckor, som hittills befarits med svenskt flygbidrag. Utan något men för flygtrafiken torde den svenska linjen kunna sluta i Berlin och Hamburg, om inte rentav i Köpenhamn, och samtrafik mellan dessa städer och Malmö anordnas mellan svenskt och tyskt trafikbolag. Därigenom skulle betydande subventionsbelopp kunna frigöras för att i stället komma till användning för nya anslutningslinjer (England—Norge) samt för ett inomsvenskt flygnät.

Det borde kunna ifrågasättas, om inte för omläggning av den svenska trafikflygningen i denna riktning avtalet med Aerotransport borde uppsägas redan nu. För att inte föranleda en alltför brådstörtad förändring, vilja vi dock icke ifrågasätta att så skall ske, och helst som chefen för kommunikationsdepartementet hävdat, att kontraktet med Aerotransport vore sådant, att önskade förändringar kunna genomföras utan uppsägning av avtalet.

Men vi hålla bestämt före, att avtalet inte bör förlängas, utan att dels vissa svenska önskemål redan nu blivit tillgodosedda, och att dels efter förlängningsperiodens slut den statsunderstödda flygtrafiken blir omlagd på sätt förut framhållits.

Att i anslutning härtill, som kommerskollegium framhållit, det under tiden bör strävas efter att upparbeta en självständig svensk flygindustri, anse vi självklart.

De svenska önskemål, som redan nu böra tillgodoses, äro *dels* att västkustlinjen säkerställes genom att överföras i svenska händer, om ej helt, så i varje fall genom samtrafiksavtal med andra länder, och *dels* att någon tid under kommande sommar försöksflygning blir anordnad å linjen Göteborg—London. Vidare bör, så fort ske kan, ostkustlinjen tagas om hand av staten, eventuellt i samtrafik med Tyskland. Endast genom att svenska

staten tillförsäkrar sig ett ledande grepp på dessa linjer, torde nämligen säkerhet kunna vinnas för att dessa linjer komma att gå den tid av året, som är önskvärd, och att tidtabellerna kunna bli ordnade på ett för de svenska anslutningsstationerna och med hänsyn till svenska postintressen tillfredsställande sätt.

På grund härav få vi hemställa,

att riksdagen måtte för ett fortsatt anslag till den svenska trafikflygningen uppställa det villkor, att nödig begränsning göres i subvention för flygning inom andra länder för att såmedelst inom ramen av hittills utgående statsanslag ej blott kunna tillgodose redan anordnad anslutningsflygning med andra länder, utan jämväl möjliggöra, att det av svenska staten subventionerade bolaget omhändertager, i varje fall till hälften, linjerna Göteborg—Köpenhamn samt Stockholm—Berlin och dels att någon tid under sommaren 1928 provflygning skall kunna anordnas på sträckan Göteborg—London.

Stockholm den 21 januari 1928.

C. W. O. Höglund.

Julius Hedvall.
