

Nr 249.

Av herr Nilsson, Johan, i Malmö, m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående understöd av regelbunden luftfart m. m.

1925 års riksdag anvisade 500,000 kr. för understöd av regelbunden luftfart. Samma belopp har därefter årligen anvisats. Till en luftfartslånefond ha av lånemedel åren 1925—1927 avsatts sammanlagt 1,300,000 kronor. Till flygplatsanläggningar, vilka i övrigt ombesörjas av kommunerna, ha förutom arbetslöshetsmedel och lån anvisats på riksstaten sammanlagt omkring 260,000 kronor. Vissa anslag ha även utgått till väderlekstjänst för luftfarten m. m. Då Sverige genom isblockaden år 1929 avspärrades från utlandet, anvisades särskilt anslag för att upprätta förbindelse genom luften.

Riksdagen har sålunda med stor tydlighet uttryckt sin avsikt, att Sverige skall aktivt deltaga i utvecklingen av luftfarten, detta nya kommunikationsmedel, som är ägnat att revolutionerande förbättra den internationella person- och posttrafiken.

Riksdagens beslut har möjliggjort uppkomsten av en svensk reguljär lufttrafik, vilken alltsedan begynnelsen (år 1925) bedrivits mellan Malmö och Amsterdam samt Stockholm och Helsingfors. Den förra linjen, i anknötning dels till nattågen Stockholm—Malmö och Oslo—Göteborg—Malmö och dels till holländska och franska luftlinjer mellan Amsterdam samt London och Paris, har nedbringat restiden för passagerare och post mellan å ena sidan Stockholm, Göteborg och Oslo och å andra sidan London och Paris från 2 dygn till 1 dygn. Den närmareför alltså Nordens huvudstäder på ett väsentligt sätt till de viktigaste politiska, kulturella och ekonomiska centra i Västeuropa. Den senare linjen, Helsingforslinjen, bringar Sverige i mycket närmare kontakt med vår östra nordiska granne; restiden Stockholm—Helsingfors nedbringas från nära ett helt dygn till 3 timmar eller mindre.

Båda nämnda linjer drivas i samtrafik med utländska — holländska resp. finska — flygbolag. Andra utländska bolag, särskilt tyska, ha i viss ehuru skäligen begränsad och något oregelbunden omfattning trafikerat linjer Stockholm—Berlin, Oslo—Göteborg—Berlin, Malmö—Berlin m. fl.

Nämnda svenska reguljära flygtrafik har i drifts- och säkerhetsavseende varit mycket framgångsrik. Ett högst erkännansvärt arbete har presterats. Ingen olycka med dödlig utgång har inträffat under alla fem åren. Stigande mängder passagerare, post och även gods ha befordrats. Linjerna utgöra, som redan sagts, betydelsefulla hjälpmedel att föra oss närmare andra nationer, som ha stor betydelse för vårt nationella liv.

Trafiken har emellertid hittills av ekonomiska skäl kunnat pågå blott fem

å sex månader per år. Detta har givetvis i hög grad beskurit luftfartens betydelse såsom allmänt kommunikationsmedel. En fullt effektiv och påtaglig trafiknytta har därför ännu knappast kunnat uppnås, men en sådan är i sikte i samma moment som rörelsen utvidgas till att bli ett reguljärt trafikmedel året runt. Först när så sker, kan det bli något riktigt helt och fullgånget av flygtrafiken.

Säkerligen är det också en sådan tankegång, som riksdagen hyst, då den år 1928 — närmast med hänsyn till att kontraktet mellan staten och A.-B. Aero-transport utlöper med år 1930 — uttalade, att innan förslag om fortsatt understöd åt luftfarten framlades, *borde en allsidig utredning verkställas om huru staten ur i främsta rummet nationella, kommersiella och postala hänseenden måtte tillföras största möjliga direkta och indirekta fördelar av ett sådant understöd.*

Med anledning härav tillkallades i slutet av år 1928 sakkunniga, vilka den 30 september 1929 avgivit förslag rörande flygtrafikens framtida utveckling.

De sakkunnigas förslag innebära huvudsakligen, att *Amsterdamlinjen skall utvidgas till helårstrafik och Helsingforslinjen till 8 månaders årlig trafik samt att förberedelser skola vidtagas för att Sverige jämte övriga nordiska länder skall kunna bli delaktigt i det europeiska nattpostflygnät, som nu håller på att tillskapas.* För den utvidgade daglinjetrafiken föreslås av de sakkunniga ett nytt femårskontrakt för åren 1931—1935 mellan staten och ett lufttrafikbolag. Av väsentlig betydelse är, att trafikutvidgningen, emedan den innebär att personal och materiel bli jämnare och bättre utnyttjade än hittills, kan ske med en jämförelsevis liten kostnadsökning; subventionen föreslås höjd från 500,000 till 700,000 kronor. Vissa anslag föreslås även för instrumentutrustning (engångskostnad) och radiotjänst. Till förberedelserna för nattlinjetrafik, vilka måste taga några år i anspråk, föreslås bl. a. ett mindre undersökningsanslag.

I proposition nr 112 ansluter sig departementschefen i princip helt och hållet till de riktlinjer för utvecklingen av den svenska luftfarten, som de sakkunniga framlagt; han är således övertygad om att största nyttan för landet i dess helhet uppnås genom att fortfarande tills vidare koncentrera trafiken till de nuvarande linjerna, och han uttalar sig uttryckligt för att man nu måste gå fram till helårstrafik. Han förordar ock ett nytt femårskontrakt. Av statsfinansiella skäl anser sig emellertid departementschefen icke kunna tillstyrka de erforderliga anslagen: subventionsanslaget upptages oförändrat till 500,000 kr., det begärda anslaget för statens övertagande av radiotjänsten upptages icke och ej heller engångsanslaget till instrumentutrustning. De enda anslagsförstärkningar, som föreslås, avse biträde hos luftfartsmyndigheten, ett engångsbelopp av 5,500 kr. för flygledsundersökning Malmö—Göteborg—norska gränsen samt en mindre utökning av väderlekstjänsten.

Då departementschefen således tillsvidare godtager de föreslagna riktlinjerna för luftfartens utveckling men icke anser sig kunna föreslå erforderliga anslag, blir givetvis resultatet i praktiken ett status quo. Den utveckling av luftfarten till ett *effektivt* trafikmedel, som åsyftas, kan icke komma till stånd, något verk-

ligt framsteg i riktning mot praktisk-kommersiell luftfart blir icke gjort, utan i huvudsak stannar man kvar på det nuvarande sommartrafikstadiet, vilket av de sakkunniga betecknats såsom enbart ett försöks- och utvecklingsstadium.

Då det genom utredningarna blivit ådagalagt, att detta sommartrafikstadium kostar 500,000 kr. per år och att det fullständigare trafikstadiet t. v. kostar 700,000 kr., är det enligt vår mening nödvändigt att draga konsekvenserna av den slutsats angående framtidsutvecklingen, till vilken icke blott de sakkunniga utan även departementschefen kommit, och således bevilja det anslag av 700,000 kr., som erfordras för att etablera den önskvärda trafiken.

De ovannämnda sakkunnigas omfattande utredningar giva en belysande bild av flygtrafikens nuvarande läge och sannolika framtidsutsikter. Såsom underlag för bedömning av de nu aktuella problemen beträffande utvecklingen av svensk kommersiell luftfart torde det vara lämpligt att i huvudsaklig anslutning till de sakkunnigas framställning helt kort angiva några huvudpunkter.

Den reguljära trafikflygningen uppstod efter världskrigets slut och har nu under ett årtionde genomgått en storartad utveckling. De stora luftfartsländerna äro Förenta Staterna, Tyskland och Frankrike; i en andra storleksklass komma England, Ryssland, Italien, Holland och Polen samt efter dessa en mängd andra länder. Europa och Nordamerika äro i närvarande stund tätt genomkorsade av flygleder, och även i övriga världsdelar förekomma ett stort antal sådana. Utvecklingen har väsentligen möjliggjorts genom stora statsanslag. T. o. m. ett sådant land som Förenta Staterna, som i övrigt föga ingriper aktivt i kommunikationerna, understödjer den civila luftfarten med ett 30-tal miljoner kronor pr år av statsmedel, huvudsakligen i form av anordningar för luftfartens främjande. Dessutom betalar postverket mycket stora summor för postbefordring och kommunerna tillskjuta stora belopp till flyghamnar m. m. I Tyskland, Frankrike, England och Italien anslås av statsmedel resp. 49, 46, 8 och 10 miljoner kronor, varav betydande delar till direkta trafiksubventioner. Snart sagt alla kulturstater i alla världsdelar anslå medel för civilflygningens utveckling.

Trots den storartade utvecklingen — både i kvantitativ omfattning och i teknisk fulländning — har trafikflygningen i stort sett ännu icke kommit fram till ekonomisk bärighet, utan måste i detta avseende ännu anses befinna sig i ett utvecklingsstadium.

Huvudvillkor för god trafikekonomi äro, dels att trafiken koncentreras på sådana långlinjer, där en effektiv och följaktligen i pengar värdefull tidsvinst kan uppnås, och dels att trafiklinjerna komma till användning för postbefordring i större skala. I båda dessa avseenden har tidigare brustit mycket, åtminstone inom den europeiska luftfarten. Amerika började med luftfart uteslutande i form av postlinjer och anlade redan tidigt fyrbelysta och med övriga säkerhets-

anordningar utrustade flygleder för nattflygning, men har först de allra senaste åren i större skala gått in för passagerarelinjer. Posttrafiken har nu sedan länge uppnått en mycket stor omfattning och försiggår till övervägande del på natten; persontrafiken går över mycket långa sträckor, och därvid regelbundet i sådan kombination med nattågen, att de resande tillbringa nätterna i nattåg, dagarna i flygmaskin («air-rail-service»). På detta sätt tillryggalägges sträckan New York—San Francisco på 2 dygn mot eljest på 4 dygn.

I Europa däremot utvecklades från början främst passageraretrafiken och tyvärr till stor del blott på jämförelsevis korta sträckor, där någon stor nyttig tidsvinst icke kan uppnås. (Mellan orter på en nattågsresas inbördes avstånd vinner man praktiskt taget ingen tid med flygning, och även mellan orter på 24 timmars inbördes järnvägsavstånd, t. ex. Stockholm—Berlin eller London—Berlin, leder dagflygtrafik icke till någon stor effektiv tidsvinst.) Emedan den europeiska luftfarten således medfört jämförelsevis små tidsvinster, har den icke i någon högre grad använts för postbefordran. Uppenbarligen pågår emellertid nu inom europeisk luftfart en intensiv rationaliseringsprocess, avsedd att koncentrera trafiken till långlinjer med stor effektiv tidsvinst, drivna året runt och jämväl på natten. Märkligt är att nattrafiken utvecklats så mycket senare i Europa än i Amerika och i själva verket ännu icke på allvar kommit i gång. Tyskland, Holland, Belgien, Frankrike m. fl. länder hålla emellertid nu på med anläggning av fyrleder och andra förberedelser för nattflygning, och det kan med stor visshet sägas, att inom få år skall ett europeiskt nattpostflygnät finnas upprättat; detta kommer att medföra en revolution inom postföringen; de flesta Europas huvudstäder komma — i den mån de ansluta sig till flygnätet — att få en postbefordringstid sig emellan av blott en enda natt.

Sveriges flygtrafik har visserligen varit av en mycket blygsam omfattning, men intager en rangplats såtillvida som den målmedvetet inriktats på linjeföring ledande till stora tidsvinster, exempelvis ett helt dygn mellan Stockholm och London. Svenska postverket har också i stigande grad använt flyglinjerna till postbefordran.

Särskilt den svenska kontinentallinjen måste sägas utgöra en ändamålsenligt och praktiskt planlagd luftlinje. Att den utgår från Malmö i kombination med nattågen är i överensstämmelse med vad i Amerika anses rationellt och riktigt. De sakkunniga ha framhållit, att största nyttan för landet i dess helhet uppnås genom att åtminstone tills vidare bibehålla de nuvarande linjesträckningarna; framdeles kommer givetvis kontinentallinjen att förlängas norrut till Stockholm och till Göteborg o. s. v.

Det nu aktuellt nödvändiga är emellertid att få i gång trafiken på kontinentallinjen under hela året och på Finlandslinjen under åtminstone 8 månader. Detta är nödvändigt för att trafikmedlet skall bliva till verklig nytta både i postalt och i andra avseenden. Med helårstrafik komma de svenska linjerna att i alla hänseenden intaga en rangplats inom europeisk trafikflygning.

Även ur synpunkten av rationell driftsekonomi är det nödvändigt att utöka trafikperioderna. De sakkunniga ha övertygande uppvisat, att nuvarande ringa trafikomfattning innebär en avgjort oekonomisk driftsform. Materiel och personal äro i stort sett oanvända under halva året, och en utsträckning till helårstrafik är möjlig även utan någon nyanskaffning av materiel och personal.

Utökningen till helårstrafik kommer också att innebära arbete på ett tekniskt och trafiktekniskt framåtskridande. Under de gångna årens sommartrafik har man kunnat uppbygga en organisation, avprova materiel och utbilda personal samt samla erfarenheter för framtida större trafikuppgifter. Nästa steg måste vara att övergå till de i många avseenden så mycket svårare trafikformerna: först vinterflygning och sedan även nattflygning. Sverige bör, om det överhuvud vill göra en insats i flygkommunikationerna, se till att verkligen arbeta på att driva utvecklingen framåt och skapa något helt och för samhället nyttigt av det nya trafikmedlet. Eljest är arbetet skäligen bortkastat. Stillastående är tillbakagång. Säkerligen kommer vinterflygningen att erbjuda många svårigheter, såväl flygtekniska som ekonomiska, men det är ju nödvändigt, att detta arbete nu göres, om man överhuvud vill komma någon vart.

Svensk dagtrafikflygning av angiven omfattning bör enligt de ovan nämnda sakkunnigas mening möjliggöra betydande framåtskridande i både tekniskt och ekonomiskt avseende. För vinterflygningen fordras träning av personalen för denna svårare trafik, prövning av materielens användbarhet, utprovning av lämplig instrumentutrustning och övriga anordningar för flygning och landning under svårare förhållanden. Samtidigt kommer vinterflygning att innebära inarbetandet av ny trafik, såväl post som passagerare, under den utsträckt trafiksäsongen. Under den 5-åriga kontraktstiden kommer sannolikt, sedan nuvarande flygplan slutamorterats, några nya och moderna samt något större och snabbare flygplan att anskaffas, således en standard- och kapacitetsförhöjning för trafiklinjen. En bättre anpassning av befodringsprisen till självkostnaderna bör försökas. Sammanfattningsvis uttala de sakkunniga (s. 164), att det antydda trafikprogrammet under den avsedda femårsperioden skall möjliggöra teknisk lösning av vintertrafikproblemet, kommersiell inarbetning av vintertrafiken och förvärvande av erfarenhet om allmänhetens värdering av året-runt-trafik, förnyelse av materielen och försök till justering av tarifferna närmare intill självkostnadsläget. Förutsättningar finnas således för att trafiken för vårt land skall kunna föras framåt, så att man når närmare målet av en ekonomisk luftfart.

För vår del ha vi av de förebragta utredningarna, ävensom av vad i Kungl. Maj:ts proposition anförts, blivit fullt övertygade, att det är en praktisk nödvändighet att nu omedelbart förverkliga det dagflygprogram, som föreslagits, d. v. s. helårstrafik Malmö—Amsterdam och 8-månaders trafik Stockholm—

Helsingfors. Att icke nu taga detta steg utan bliva kvar vid hittillsvarande sommartrafik måste ur alla synpunkter anses innebära en icke rationell och högst oekonomisk ordning.

På lång sikt taget synes det oss ställt utom tvivel, att luftfarten kommer att bliva ett utomordentligt viktigt kommunikationsmedel, revolutionerande den internationella samfärdseln, främst i fråga om postföringen men även i fråga om persontrafiken. För Sverige blir detta särskilt betydelsefullt. Vårt land är avlägset beläget men är kulturellt och ekonomiskt i ovanligt hög grad inriktat på vidsträckta internationella förbindelser. Varje avkortning av trafikavståndet till de stora kulturländerna blir liksom inom vårt eget land därför för oss utomordentligt viktigt.

Det föreligger därför för vårt land mycket goda skäl att arbeta för lufttrafikens framsteg och att tillgodogöra oss de resultat, som uppnås.

Sammanfattande vad som redan anförts kan det sägas, att genomförandet av det föreslagna dagflygprogrammet innebär, *för det första* att man övergår från ett preliminärt försöksstadium av sommartrafik till ett effektivt trafikstadium med påtagligt kommersiellt värde, *för det andra* att man får avgjorda förbättringar i driftsekonomiskt avseende och *för det tredje* att man målmedvetet går in för att arbeta på framåtskridande och på att snarast möjligt få effektiv nytta av luftfarten. Ur rent praktisk synpunkt måste det anses vara synnerligen klokt att genomföra den föreslagna trafikutvidgningen, enär man då för en rätt liten merkostnad får så ofantligt mycket mera åtgjort inom luftfarten.

Vi vilja således för vår del tillstyrka det av de sakkunniga framlagda och av departementschefen fullständigt godkända dagflygprogrammet.

I det förslag till kontrakt mellan staten och luftfartsbolag, som intagits i Kungl. Maj:ts proposition, bör således i § 2 trafikperioden ändras till 12 månader Malmö—Amsterdam och 8 månader Stockholm—Helsingfors samt subventionssumman ändras till 700,000 kronor.

Enligt meromnämnda sakkunnigas beräkningar skulle en årlig subvention av 700,000 kronor vara erforderlig och tillräcklig under förutsättning att radiotjänsten för luftfartens behov, i enlighet med vad i flera främmande länder äger rum, kostnadsfritt tillhandahålles av staten. De sakkunniga hade vidare — med hänsyn till kostnaderna för vintertrafiken — ansett skäligt, att staten förutom den årliga subventionen ställde ett engångsanslag av 25,000 kronor till förfogande för instrumentutrustning och försöksflygningar med instrument.

Departementschefen har ansett åtskilliga skäl kunna anföras för kostnadsfri radiotjänst men har, med hänsyn till nödvändigheten att begränsa statens utgifter, dock icke tillstyrkt det föreslagna anslaget av 40,000 kronor. Engångsanslaget för instrumentutrustning har departementschefen ansett icke böra ifrågakomma.

Enligt vår mening synas mycket starka skäl tala för statens övertagande av radiotjänsten, och beträffande engångsanslaget för instrumentutrustning och

instrumentflygning synes det sannolikt, att de sakkunniga haft grundad anledning att anse detta anslag skäligt. Emellertid framstår det för oss såsom framför allt annat riktigt, att vederbörligt beslut nu blir fattat om att Sverige skall gå in för den föreslagna dagtrafikflygningen, och i syfte att så mycket som möjligt underlätta uppnåendet av ett sådant beslut i huvudsaken vilja vi icke nu framlägga förslag angående nämnda två specialspörsmål, nämligen kostnadsfri radiotjänst och engångsanslag för instrument. Vi vilja dock uttala som önskemål, att frågan om radiotjänst måtte bliva i fullständigare skick förelagd 1931 års riksdag.

Då vi således anse oss kunna föreslå att kontrakt avslutas angående dagflygtrafiken för den av de sakkunniga föreslagna årssubventionen 700,000 kronor, men utan de av de sakkunniga föreslagna lättnaderna i form av fri radiotjänst och nämnda engångsanslag, så är det tydligt, att häri redan inneslutes en betydande nedprutning i det understöd till luftfarten, som de sakkunniga föreslagit.

I avseende på förarbeten för en framtida nattpostflygtrafik vilja vi framhålla den utomordentligt stora betydelsen av nattflygningsspörsmålet och den av allt att döma just nu mycket hastigt gående utvecklingen. Med hänsyn härtill hade det enligt vår mening varit önskvärt, att Kungl. Maj:t i sin proposition intagit en mindre negativ hållning och i stället ådagalagt en önskan att aktivt bearbeta dessa viktiga problem. Vi vilja emellertid icke nu framställa något särskilt yrkande utan vilja inskränka oss till att uttrycka en förhoppning, att sådana förhandlingar med främmande länders postverk, vilka å sid. 45 i propositionen omnämnas såsom förutsättning för fortsatta åtgärder från svensk sida, måtte upptagas snarast möjligt. Det är emellertid nödvändigt att redan nu upptaga förberedelser för lufttrafik inom landet, främst på sträckan Malmö—Stockholm, Malmö—Göteborg—norska gränsen, Stockholm—Luleå.

Under hänvisning till vad ovan anförts få vi härmed hemställa,

att riksdagen ville bifalla Kungl. Maj:ts proposition nr 112 angående understöd av regelbunden luftfart med sådan ändring att dels kontraktsförslaget § 2 erhåller den lydelse, som här ovan angivits, och dels extra reservationsanslaget till understöd av regelbunden luftfart upptages till 700,000 kronor.

Stockholm den 4 mars 1930.

Gustav Möller.

Eliel Löfgren.

C. G. Hammarskjöld.

Joh. Nilsson,
Malmö.

Anders Örne.

