

## Nr 296.

Av herr **Sjödahl**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående understöd till svensk luftfart m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 162 har statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet framlagt förslag till ordnande av den svenska luftfarten i stort sett efter de riktlinjer, som uppdragits i av tillkallade sakkunniga — luftfartsutredningen — avgivet betänkande.

Luftfarten har under de senare åren undergått en storartad utveckling och blivit ett kommunikationsmedel, som i allt större utsträckning kommit att tagas i det allmännas tjänst. Stora tekniska framsteg ha gjort det möjligt att skapa flygplan, som på kort tid tillryggalägga stora avstånd och som samtidigt erbjuda säkerhet och regularitet vid såväl dag- som nattflygning. I år är det sålunda möjligt att på reguljära flyglinjer på dagen flyga från exempelvis Madrid, Barcelona, Rom eller Aten till Malmö.

Att för en längre tid framåt binda utvecklingen av ett trafikmedel med en sådan expansionskraft som lufttrafikens efter alltför bestämda linjer kan icke vara lämpligt. Förändrade ekonomiska villkor och nya tekniska framsteg kunna ställa lufttrafikens ledning inför frågor, som fordra snabbt ingripande för att skydda redan bestående trafik eller för att tillvarataga framtida för landet viktiga trafikintressen.

Luftfartsutredningen har vid uppgörandet av sina förslag till avtal mellan staten och det bolag, som skulle bedriva den svenska lufttrafiken, särskilt tagit sikte på detta förhållande och sökt att med bibehållande av statens fulla bestämmanderätt giva bolaget möjlighet så ordna sin trafik, att de intressen vi här berört kunna på bästa sätt tillvaratagas.

#### Avtal med A.-B. Aerotransport.

Departementschefen har i stort sett anslutit sig till luftfartsutredningens synpunkter i detta avseende men har dock i sitt förslag till avtal med bolaget gjort vissa ändringar i den av luftfartsutredningen föreslagna texten, vilka ändringar äro av den art, att de betänkligt inskränka luftfartens utvecklingsmöjligheter. I § 2, första stycket, i det föreslagna avtalet har luftfartsutredningen som förutsättning för utbetalande av statsunderstöd föreslagit, att trafiken skulle bedrivas i *minst* den utsträckning, som anges i bilagan till avtalet, varigenom bolaget givits möjlighet att *efter Kungl. Maj:ts medgivande ytterligare utvidga trafiken inom ramen av den fastställda subventionen*, därest detta skulle kunna ske. Departementschefen framhåller emellertid härom på sid. 53 i kungl. propositionen, att statsunderstödet i princip icke skulle få användas till täckande av förlust på annan av bolaget bedriven luftfart än den i avtalet fastställda. Godkänner riksdagen detta principuttalande,

skulle det icke vara möjligt att som hittills, exempelvis vid ökad passage-rarfrekvens, genom insättande av flera turer upparbeta och ytterligare utveckla en bestående flyglinje. Ej heller skulle nya anslutningar till de nu föreslagna statssubventionerade huvudflyglinjerna kunna inrättas. Några nya svenska flyglinjer skulle sålunda icke under föreslagen kontraktperiod kunna komma till stånd, även om de kunde börja trafikeras utan höjning av subventionsbeloppen. Man torde nämligen icke kunna öppna en ny flyglinje, utan att den, räknad för sig själv, medför förlust, åtminstone innan den fullt inarbetats. Dylika anslutningsflyglinjer kunna emellertid bliva av stor betydelse för vårt land och även till fördel för bolaget, i det att de tillföra huvudlinjerna en ökad trafik. Sådana anslutningslinjer få därför icke betraktas som självständiga ekonomiska företag utan måste bedömas med hänsyn till den betydelse de ha för bolagets hela verksamhet och den svenska luftfartens utveckling.

Jag hemställer därför, att luftfartsutredningens formulering av avtalets andra paragraf, första stycket, bibehålles oförändrad.

I övrigt har jag beträffande departementschefens förslag till avtal endast en formell invändning mot § 15. Departementschefens formulering av denna paragraf skulle för bolaget medföra, att dess tillgångar skulle kunna, oavsett ett högre värde, försälgas för ett belopp, understigande bolagets skulder. Departementschefen torde heller icke ha åsyftat, att staten skulle köpa in tillgångarna till underpris och på bekostnad av fordringsägarna, utan allenast velat tillförsäkra staten att icke behöva betala skillnaden mellan bolagets tillgångar och skulder med högre belopp än aktiekapitalets nominella värde. På grund av ovanstående föreslår jag därför, att § 15 i departementschefens förslag får följande lydelse:

»Statsverket är berättigat att vid avtalstids utgång inlösa bolagets tillhörigheter och trafikmateriel med belopp, som bestämmes av fem gode män, av vilka Kungl. Maj:t utser två och bolaget två, varefter de fyra sålunda valda tillkalla den femte. Inlösningsbeloppet får högst utgöra summan av bolagets skulder och övriga förbindelser samt aktiekapitalets nominella belopp.»

### Postflygning.

Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet har i förevarande proposition även berört frågan, huruvida post från Sverige till utlandet utan luftporto borde befordras flygledes. Statsrådet synes vara av den meningen, att i regel endast den post, som försetts med luftporto, bör transporteras med dagflygningarna och med nattflygningarna bortom slutpunkten för de svenska linjerna.

När de från Sverige till utlandet ledande luftfartslinjerna först började anlitas för postbefordring, upptogs för denna befordran i regel ett särskilt tilläggsporto, luftporto. För befordringen erlade postverket en i förhållande till postens vikt mycket hög ersättning. De flygbefordrade postmängderna voro denna tid trots det låga luftportot rätt obetydliga. Sedan emellertid riksdagen i skrivelse den 14 april 1928 (nr 106) framhållit, att det vore ett

önskemål, att det svenska luftfartsväsendet i större utsträckning än hittills kunde anlitas för postbefordran, har det svenska postverket alltsedan år 1928 låtit på de statsunderstödda luftfartslinjerna medsända, förutom med luftporto försedda postförsändelser, även brev och brevkort, för vilka icke betalats luftporto utan endast vanligt utlandsporto. Icke luftfrankerade brev och brevkort hava vidare befordrats med nattflygningarna till Hannover — tidigare Amsterdam — och med till dessa anslutna nattflygningar till Berlin, London och Paris ävensom med till de svenska dagflygningarna anslutande utländska flygförbindelser från Amsterdam till London och Paris.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 112 vid 1930 års riksdag, föranledd av 1928 års luftfartssakkunnigas betänkande och förslag, berördes bland annat frågan om flygbefordran av icke luftfrankerad post. Dåvarande föredragande departementschefen framhöll därvid, med anledning av att från vissa håll hemställts, att endast med luftporto försedda postförsändelser måtte befordras med flygplan, att detta skulle innebära ett steg tillbaka och tillika måste medföra en höjning av subventionen till det statsunderstödda företaget. Detta uttalande, som av riksdagen lämnades utan erinran, torde alltjämt äga giltighet, och anledning synes icke föreligga för riksdagen att nu frångå sin då intagna ståndpunkt. Otivelaktigt har det förfaringsätt beträffande luftpostbefordringen, som hitintills tillämpats, varit till bättnad för svensk handel och industri, och än större fördelar torde komma att erhållas, om, såsom av luftfartsutredningen förutsatts bliva förhållandet, nattpostflygningarna utsträckas till att pågå året om. I detta hänseende torde vara tillräckligt att citera de uttalanden härom, som gjorts av Sveriges industriförbund och Sveriges allmänna exportförening i deras yttranden över luftfartsutredningens betänkande. Sveriges industriförbund anför: »Det definitiva ordnandet av luftposttrafiken har ansetts falla utom den föreliggande utredningens ram såsom uteslutande tillkommande postverket, men förbundet vill understryka, att det just är förbättrandet av flygpostförbindelserna med utlandet, som är näringslivets största intresse i denna fråga. Förbundet vill därför starkt betona vikten därav att de stora möjligheter till förbättring av luftposttrafiken, som det nya förslaget innebär, bliva så långt det är möjligt utnyttjade och att särskilt de utomordentligt värdefulla nattpostflygningarna utvidgas till att omfatta hela året.» Sveriges allmänna exportförening uttalar bland annat följande: »Den viktiga frågan om postbefordran flygledes med utlandet har utredningen icke närmare ingått på, då detta ansetts främst vara en postverkets angelägenhet. I sina kostnadsberäkningar har emellertid utredningen förutsatt, att, i enlighet med förslag från exportföreningens styrelse, nattpostflygningar året om komma att upprätthållas i stället för nu under endast sex månader, varvid liksom hittills även icke luftfrankerad brevpost skulle medtagas på de av svenska staten subventionerade flyglinjerna. Styrelsen uttalar den förhoppningen, att detta får tydas så, att även generalpoststyrelsen är beredd att senast från 1937 års ingång, men helst så snart de trafiktekniska hindren härför avlägsnats, hela året om befordra all brevpost med utlandet flygledes, vilket särskilt på grund av vårt lands läge får anses vara av stor betydelse

för vårt näringsliv.» Dessa uttalanden lära icke hava tillkommit utan grund och torde icke kunna avfärdas såsom lösa påståenden. Generalpoststyrelsen har också i sitt över luftfartsutredningens betänkande avgivna utlåtande framhållit angelägenheten av att postbefordringen luftledes ordnades så, att den motsvarade affärslivets behov, med framhållande av att nattpostflygningarna vore det fulländade befordringsmedlet, då det gäller våra förbindelser med det övriga Europa. Sveriges anknytning året runt till det europeiska nattpostflygnätet borde därför enligt generalpoststyrelsens förmenande komma till stånd, så snart förhållandena det medgäve. Att befordringen flygledes av icke luftfrankerad post alltjämt skulle komma att fortgå enligt samma principer som hittills tillämpats, synes generalpoststyrelsen hava tagit för givet.

Den begränsning av den icke luftfrankerade postens flygbefordran, som av departementschefen ifrågasatts, skulle innebära, att sådan post komme att befordras flygledes endast med nattflygningarna och därvid blott till Hannover, som är slutpunkten för de nordiska ländernas nattpostflygningar. Från Hannover skulle vidarebefordringen följaktligen ske med tåg med framkomst till London och Paris först på kvällen dagen efter avsändandet från Sverige. Hittills har däremot denna post från Hannover vidarelämnats med de tyska nattflygmaskinerna till London och Paris med framkomst till dessa platser redan tidigt på morgonen dagen efter avsändandet från Sverige. Praktiskt taget skulle således den ifrågasatta övergången i Hannover från flyg- till tågbefordran innebära, att den svenska icke luftfrankerade brevposten till nyssnämnda m. fl. städer komme adressaterna tillhanda ett dygn senare än om flygbefordran finge äga rum hela vägen i likhet med vad som hitintills varit förhållandet.

Vad dagflyglinjerna beträffar skulle — under förutsättning givetvis, att postbefordringen med nattflyglinjer komme att äga rum — den icke luftfrankerade brevpstens uteslutande från befordran på dessa linjer visserligen icke för den till London och Paris m. fl. platser adresserade posten medföra så stora olägenheter, med hänsyn till att dagflygmaskinerna framkomma tämligen sent på dagen, men däremot skulle betydande försening uppstå för post, adresserad till längre bort belägna orter, i det att nattågsförbindelserna från London och Paris m. fl. städer icke längre skulle nås. Det torde dessutom i detta sammanhang kunna ifrågasättas, huruvida icke en begränsning, på sätt, departementschefen tänkt sig, av den postmängd, som skulle komma att befordras med dagflyglinjerna, skulle föranleda en sådan minskning av postersättningen vid dessa turer, att luftfartsutredningens kostnadskalkyler för lufttrafiken helt förryckas och subventionen som en följd härav måste höjas.

En begränsning av den svenska icke luftfrankerade brevpstens flygbefordran till att försiggå endast med nattflygningarna och blott till slutpunkten för de svenska linjerna skulle på sätt nyss omförmäls i jämförelse med nuvarande förhållanden innebära en avsevärd försämring av brevpstbefordringen från Sverige till utlandet. Vad som föranlett departementschefen att ifrågasätta en återgång till postbefordringsförhållanden, som man

skulle kunnat tro hade för Sveriges vidkommande övergivits, synes vara ekonomiska skäl. Det må då erinras om att postverkets överskott för år 1934 utgjorde 19,133,342 kronor. Under perioden 1923—1933 har överskottet varit lägst 12,433,364 kronor och högst 16,544,901 kronor. Den av generalpoststyrelsen beräknade nettokostnaden för postflygningen, 890,000 eller högst 992,000 kronor för år vid flygbefordran i den omfattning, som av luftfartsutredningen förutsatts, och således jämväl innefattande kostnaden för flygbefordran av icke luftfrankerade brev och brevkort enligt hittills tillämpade principer utgör allenast 1.04—1.16 procent av postverkets inkomster för år 1934, 85,331,111 kronor. Kostnadsökningen i jämförelse med nuvarande förhållanden uppgår endast till omkring 200,000 eller högst 300,000 kronor. Då dessutom, såsom departementschefen framhållit, enligt den internationella postkonventionen det svenska utlandsportot är så lågt, att det ligger vid minimigränsen av det i konventionen tillåtna och möjligen med anledning härav måste höjas i en snar framtid, kunna postverkets inkomster i avsevärd grad ökas, varför restriktioner i avseende på flygbefordran av posten bliva än mindre befogade. En förbättrad postbefordran framstår då som ännu mera påkallad. I varje fall kan sålunda utan kännbar minskning av de från postverket härflytande statsinkomsterna den avsevärda fördel, som flygbefordran av den övervägande delen av Sveriges utlandspost innebär, beredas den korresponderande allmänheten och vårt land i postalt avseende flyttas till Europas centrum.

Vid sådant förhållande synes den ifrågasatta begränsningen av den icke luftfrankerade utlandspostens flygbefordran och därav följande försämring av postbefordringen från Sverige till utlandet icke kunna anses påkallad. Detta så mycket mer som tendensen utomlands nu synes vara att övergå till det förfaringssätt i fråga om flygbefordring av den icke luftfrankerade brevposten, som av det svenska postverket med statsmakternas gillande alltsedan år 1928 tillämpats. I Polen, Tyskland och Schweiz hava postverken sedan åtskilliga år tillbaka låtit i viss utsträckning flygbefordra brevpост, för vilken luftporto icke erlagts. Det holländska postverket uppgives komma att från den 1 april detta år låta flygbefordra brev och brevkort till utlandet utan upptagande av luftporto. I England flygbefordras icke luftfrankerad post numera på inrikes linjer, och det har beslutats att utan upptagande av luftporto medsända brevpост även på de engelska flyglinjerna till imperiets olika delar. Det torde icke vara anledning antaga, att Danmark och Finland skulle upphöra att liksom hitintills med nattpostflygningarna befordra även icke luftfrankerad post. Vid sådant förhållande förefaller det vara mindre lämpligt och kunna för vårt näringsliv medföra avsevärda olägenheter, om postbefordringen från Sverige till utlandet försämrades samtidigt som andra länder förbättra sin utlandspostföring.

Riksdagens tidigare intagna ståndpunkt till förevarande spörsmål har redan omnämnts. Ytterligare må här erinras om att såväl 1932 som 1933 års riksdagar uttalat, att Sverige borde på allt sätt främja postflyget, något som för vårt lands del vore särskilt betydelsefullt med hänsyn till dess avlägsna läge

från de stora europeiska handelscentra. Slutligen må beträffande nattpostflygningarna framhållas, att vid 1932 års riksdag i andra kammaren väckt motion (nr 174) med hemställan bland annat, att riksdagen ville besluta uttala sig för att under 1933 experimenten med nattpostflygning borde antingen helt inställas eller åtminstone väsentligt inskränkas, icke vann riksdagens bifall. Detta torde få anses innebära, att riksdagen ansett nattpostflygningarna alltjämt böra upprätthållas och utvecklas. Såvitt vi kunna finna, hava några ändrade förhållanden av beskaffenhet att böra föranleda riksdagen frågå sin då intagna ståndpunkt icke inträtt.

### Nya inrikes flygleder.

Beträffande utbyggande av nya inrikes flygleder, främst en norrländsk kustflygled, utöver de av riksdagen tidigare beslutade, har departementschefen anslutit sig till luftfartsutredningens åsikt, att, innan nya leder planeras och anläggas, en ingående och fullständig kostnadskalkyl göres. Förberedelserna och utbyggandet av flyglederna Malmö—Stockholm och Malmö—Göteborg—norska gränsen ha emellertid visat, att en avsevärd tid — 6 à 7 år — åtgår, innan en flygled kan stå färdig, och detta torde i ännu högre grad bliva fallet med norrlandsleden. På grund härav torde en utredning snarast böra igångsättas beträffande sträckningen av en flygled på Norrland och anläggningskostnaderna härför kalkyleras, så att, sedan denna fråga klarlagts, reservering av mark kan ske och arbetena på flygfälten successivt påbörjas. I annat fall torde vid den tidpunkt, då lufttrafik på Norrland blir ekonomiskt genomförbar, trafiken dock icke kunna påbörjas på grund av frånvaron av flygfält. Vi vilja i detta sammanhang även påpeka den betydelse en norrländsk flygled har för vårt försvar.

### Taxefrågan.

Departementschefen har slutligen i fråga om den taxepolitik, som bör föras beträffande den svenska luftfarten, uttalat, att biljettpriserna på de inrikes statsunderstödda linjerna borde, om ej särskilda omständigheter påkalla undantag, hållas över priset på första klass järnvägsbiljett, inberäknad sovplatsavgift, där sovvagn brukar användas på motsvarande järnvägssträcka. Detta i syfte att låta trafikanterna bära så stor del som möjligt av transportkostnaderna. Därjämte har statsrådet emellertid framhållit, att detta icke uteslöte, att transportavgifterna vid flyglinjetrafiken, sedan densamma nått självständig ekonomisk bärkraft, så snart som möjligt borde bringas ned till en nivå, vid vilken lufttrafiken kunde komma att tjäna som trafikmedel för en större allmänhet än den, som nu har möjlighet att begagna sig av dess fördelar.

Rent principiellt sett torde icke så mycket vara att erinra mot dessa riktlinjer, men vid deras utförande i praktiken torde det vara synnerligen angeläget tillse, att den principiella ståndpunkten icke vidhålls utöver gränsen av vad som vid olika tillfällen kan vara rimligt och riktigt. I mot-



satt fall lärer man riskera, att avsevärt fördröja den tidpunkt, då man kan uppnå det som givetvis skall vara slutmålet, nämligen att flygtrafiken skall vinna självständig ekonomisk bärkraft och att flygtrafikens fördelar skola komma bredare lager av folket till del.

Ofråkomligen måste alltför höga tariffer innebära en starkt återhållande inverkan på resandefrekvensen, vilket uppenbarligen också måste kraftigt motverka möjligheterna att göra lufttrafiken räntabel. En modern kommunikationspolitik bör gå ut på att bereda allmänheten så goda reseförbindelser som möjligt, men samtidigt även till så låga priser som möjligt. Grundtanken är sålunda att med snabbare, bekvämare och billigare resemöjligheter stimulera resandefrekvensen till det trafikerande företagets fördel. Det kan näppeligen anses riktigt, att beträffande lufttrafiken icke tillämpa samma på alla andra trafikområden självklara princip. Utan att lämna ur sikte den likaledes riktiga principen, att trafikanterna på luftlinjerna böra bära så stor anpart som möjligt av luftfartens kostnader, torde man dock kunna undvika att tillämpa en så restriktiv taxepolitik, att man berövar sig de tvivelsutan förefintliga möjligheterna att fördela dessa kostnader på ett stort antal trafikanter med mindre belopp på en var av dem. Lufttrafiken torde i förevarande sammanhang icke böra betraktas uteslutande som en konkurrent till järnvägstrafiken utan — liksom biltrafiken — ett i våra dagar nyttigt och nödvändigt komplement till densamma.

Om de nu anförda synpunkterna äro riktiga, vilket näppeligen torde kunna bestridas, måste man ställa sig tveksam rörande lämpligheten och möjligheten av att beträffande de inrikes linjerna tillämpa en så hög tariff, som motsvarar första klass järnvägsbiljett inklusive sovplatsavgift. Beträffande de inrikes flyglinjer, som i första hand komma i fråga, nämligen Stockholm—Malmö och Göteborg—Malmö, är då att märka, att de såsom följd av den fortskridande elektrifieringen av järnvägsdriften åvägabragta snabba dagtågsförbindelserna föranlett, att trafiken allt mer och mer överflyttats från nattågen till dagtågen, vilket i sin ordning även lärer hava haft till följd överflyttande av resande från första till andra klass. Otvivelaktigt torde man därför numera i betydligt mindre utsträckning än förut vid resor inom landet behöva räkna med sovplatsavgifter vid kalkylerande av sina resekostnader.

Man får i detta sammanhang ej heller bortse från att Sverige är ett litet land och att dess befolknings ekonomiska resurser äro begränsade. Det antal svenskar, för vilka resekostnadernas storlek saknar nämnvärd betydelse, torde vara ganska ringa. Detta framgår otvivelaktigt av den omständigheten, att frekvensen inom statens järnvägars förstaklassavdelningar är jämförelsevis obetydlig. Enligt från statens järnvägars statistiska kontor meddelade upplysningar utgjorde nämligen under år 1933 sammanlagda antalet resor på statens järnvägar 32,855,046, därav i första klass endast 13,567. Preliminära siffror för år 1934 utvisa, att antalet resor utgjort 36,623,333, därav i första klass 14,860. Om man beaktar, att av dessa första klass resor ett visst antal torde hava varit tjänsteresor, utförda i statens ärenden av högre

tjänstemän, samt att av övriga resande i första klass en del förmodligen företagit två eller flera resor, är det uppenbart, att, om flygtrafiken icke skulle kunna räkna med andra resande än huvudsakligen sådana, som även vid andra resor begagna sig av första klass, skulle dess klientel bliva synnerligen begränsad. Man torde i denna fråga även böra beakta, att det uppenbarligen finns många affärsmän med små ekonomiska resurser, för vilka möjligheten att för överkomlig kostnad kunna göra en snabb affärsresa vore synnerligen värdefull. Om man är ense om att svensk lufttrafik är nyttig och nödvändig och fördenskull bör av staten understödjas, borde man även kunna vara ense om att denna trafiks fördelar redan från början borde komma så stor del av befolkningen som möjligt till godo och att det icke kan vara riktigt att under en på grund av en restriktiv taxepolitik förlängd övergångstid förbehålla dess fördelar åt ett alltför ringa antal personer.

Slutligen får man icke förbise, att det näppeligen kan vara klokt att genom alltför höga tariffer avskräcka utländska affärsmän och turister från resor på de svenska luftfartslinjerna. Beträffande den svenska lufttrafik, som i samtrafik med utländska företag skulle bedrivas på övervägande utländska linjer, har departementschefen uttalat, att man i fråga om taxorna vore bunden av den överenskommelse, som måste träffas med de utländska företagen. Härvid är man sålunda bunden av den taxepolitik, som bedrivs utomlands. I England och Frankrike få flygbolagen tillämpa den trafik de anse förmånligast för att erhålla bästa möjliga utbyte av sin tariff. I Tyskland, Danmark, Holland m. fl. länder ligga biljettpriserna mellan andra och första klass på järnväg utan sovvagn. Man måste även av dessa anledningar hysa tvekan, huruvida den för de svenska inrikeslinjerna tilltänkta taxepolitiken kan vara fullt lämplig.

På grund av vad ovan anförts får jag alltså hemställa,

a) att i avtalet mellan statsverket och A.-B. Aerotransport 2:a paragrafen, första stycket, erhåller den formulering, som föreslagits av luftfartsutredningen: »Statsunderstöd utgår under förutsättning, att regelbunden luftfart upprätthålles i minst den utsträckning, som angives i härvid såsom bilaga A fogade trafikprogram med de ändringar uti detsamma, om vilka Kungl. Maj:t och bolaget må tid efter annan enas», samt att § 15 i samma avtal får följande: »Statsverket är berättigat att vid avtalstids utgång inlösa bolagets tillhörigheter och trafikmateriel med belopp, som bestämmes av fem gode män, av vilka Kungl. Maj:t utser två och bolaget två, varefter de fyra sålunda valda tillkalla den femte. Inlösningsbeloppet får högst utgöra summan av bolagets skulder och övriga förbindelser samt aktiekapitalets nominella belopp»;

b) att riksdagen, i anledning av de uttalanden, som förekomma i Kungl. Maj:ts proposition nr 162 till årets riksdag, under rubriken »Postflygning» ville framhålla, dels att det



synes riksdagen lämpligt, att med vanligt utomlandsporto frakterad brevpост alltjämt flygbefordras enligt hittills tillämpade principer, dels ock att riksdagen finner det angeläget, att nattpostflygningarna utökas till att pågå året runt, så snart tekniska hinder för en sådan åtgärd icke längre föreligga;

c) att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning beträffande upprättande av en flygled till Norrland; samt

d) att riksdagen ville såsom sin åsikt uttala, att Kungl. Maj:t vid fastställande av taxor för den inrikes lufttrafiken måtte i möjligaste mån beakta härovan angivna synpunkter.

Stockholm den 20 mars 1935.

*Edg. Sjödahl.*

I motionens syfte instämmer:

*Erik von Heland.*

---