

Nr 337.

Av herr **Dickson**, *angående upphävande eller uppmjukning av förbudet mot rundflygningsverksamhet.*

I samband med införandet av körförbudet för bilismen över sön- och helgdagar utfärdade regeringen dessutom förbud mot s. k. rundflygningsverksamhet med den påföljd att omkring 20 smärre flygbolag tvingats att nedlägga sin rörelse, varigenom den däri sysselsatta personalen om ca 300 anställda tvingats att i mån av möjlighet söka sig andra verksamhetsområden. Det kan starkt ifrågasättas, huruvida detta beslut föregåtts av tillräckligt noggrann prövning. I varje fall kan så icke ha skett beträffande den i samband därmed till civilflygets representanter givna uppmaningen att sysselsätta sig med skogshuggning och snöskottning. Det är att märka, att detta förbud på obestämd tid lamslår en viktig del av det privata civilflyget, fördärvar en maskinpark, som kan uppskattas till ett värde av ca 3 milj. kr. och därtill berövar personalen dess levebröd inom den verksamhet, som den kvalificerat sig för. Om ej möjligheten för piloterna att erhålla erforderlig flygträning genom flygvapnets försorg, vilket uppenbarligen skall ske med flygvapnets bensin, senare hade tillkommit, skulle de även fått sina flygcertifikat indragna.

Rundflygningarna äro icke enbart nöjestillställningar, vilka såsom sådana sakna existensberättigande. Detta visas bl. a. genom den sakkunniga myndighetens, luftfartsstyrelsens, tillstyrkan av AB Ahrenbergsflygs dispensansökan. Enligt all expertis är rundflyget nödvändigt för att propagera för flygning, för att träna personal, vilket även ur flygvapnets beredskapssynpunkt är synnerligen viktigt, och för att förbereda den verksamhet, som är målet för dylik flygning, nämligen ett effektivt taxi- och fraktflyg. Ännu så länge bär sig ej detta sistnämnda, utan ifrågavarande flygbolag äro till ca 72 % hänvisade till rundflygning för att kunna finansiera sin verksamhet. Ur bensinbesparingssynpunkt synes förbudet föga motiverat, enär därigenom endast beräknas en besparing av ca 1 promille av hela landets bensinförbrukning. Dessutom är att märka, att det rör sig om redan inköpt och lagrad bensin, som på grund av sin speciella kvalitet ej kan användas av bilismen. Denna ytterst obetydliga bensinbesparing kan icke sägas hava någon inverkan på vårt lands valutaläge och därmed faller även förbudets sakliga berättigande.

Såsom ytterligare en anledning till förbudets införande har anförts, att man ej tilltrott sig möjligheten att kunna övertyga bilister utan körtillstånd om att rundflygningsverksamhetens bensinförbrukning icke spelar någon valutapolitisk roll, och denna anledning synes till och med ha varit den utslagsgivande vid förbudets tillkomst. Det är visserligen riktigt att den allmänna till-

tron till regeringens handlande är vacklande, men likväl torde ifrågavarande argument bottna i en psykologisk felsyn. Bilismens folk tager hänsyn till sak, därom torde den lojalitet, som under de gångna åren visats regeringens påbud, bära vittnesbörd.

Såväl den flygintresserade allmänheten som de drabbade flygbolagens personal, som i stor utsträckning utgöres av familjeförsörjare, kan med utgångspunkt från sakska! påyrka, att ifrågavarande förbud med det snaraste omprövas och rättas till. Det är dessutom ett hela landets intresse, att denna kvalificerade personal ej söker sin näring utomlands, varigenom vår beredskap på flygets område kan sättas i fara. En lösning av frågan skulle kunna ske efter riktlinjer, som uppdragits i luftfartsstyrelsens framställning om upphävande eller åtminstone uppmjukning av flygförbudet.

Därför föreslås,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa, att förbudet mot rundflygningsverksamhet snarast upphäves, eller, om detta icke skulle vara rent sakligt motiverat, åtminstone uppmjukas i enlighet med luftfartsstyrelsens förslag.

Stockholm den 24 januari 1948.

James I. A. Dickson.