

Nr 281.

Av herr **Nylander**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning och förslag i fråga om åtgärder till främjande av reguljär flygtrafik.

Flygtekniken har under kriget genomgått en utveckling, om vilken man för några år sedan knappast kunde drömma. Visserligen är det på grund av sakens natur svårt att få mera detaljerade uppgifter, men man torde dock med bestämdhet kunna säga, att flygmaskinen numera helt lämnat experimentstadiet och blivit ett såväl för krigets behov som för den fredliga samfärdseln i hög grad användbart verktyg.

Som bevis på vilken omfattning flygindustrien numera vunnit, förtjänar omnämnas, hurusom den engelska ammunitionsministern i en intervju den 11 juli 1917 meddelade, att Englands flygindustri från att före kriget endast ha sysselsatt ett 20-tal firmor, då använde icke mindre än 1000-tal fabriker för tillverkning av flygplan, flygmotorer och delar därav. Vidare har nyligen officiellt i italienska riksdagen meddelats, att Italiens flygindustri under kriget ökat sin arbetsstyrka från 200 till 40,000 arbetare.

Visserligen är denna oerhörda utveckling en följd av flygmaskinens stora roll i det moderna kriget, men givet är, att de rön och erfarenheter, som gjorts rörande flygmaskinens prestationer, komma att bliva fruktbringande även efter krigets slut, i det att flygmaskinen med den höga standard, den nu nått, kommer att bliva ett mycket anlitat kommunikationsmedel i handelns tjänst.

Med hänsyn till den livliga konkurrensen på handelns område, som är att motse efter krigets slut, torde man med säkerhet kunna vänta, att flygmaskinen ur kommersiell synpunkt skall komma till en livlig användning

både för postbefordran och för resor i affärer, som fordra en snabb personlig lösning.

Detta torde flerstädes i utlandet med säkerhet leda till ordnandet av en reguljär lufttrafik, vilken kan, om vi ej i tid följa exemplet, i många fall komma att ställa oss i en sämre ställning än våra konkurrenter. Ordnas det, som väntas kan, exempelvis i våra grannländer en reguljär lufttrafik dem emellan för post- och personbefordran, är det givet, att deras köpmän vid affärer sins emellan äga en förmånsställning framför oss, därigenom att de få sin post ojämförligt snabbare befordrad och själva kunna betydligt snabbare företaga sina resor.

Visserligen torde en blivande lufttrafik i vårt land böra tillkomma på enskilt initiativ, men säkert är, att statens medverkan kan bli erforderlig, så att frågan så småningom kan lösas på ett verkligt tillfredsställande sätt.

När nyligen ett betänkande av särskilda av Kungl. Maj:t utsedda kommitterade avgivits rörande lufttrafiksförordning för Sverige, så torde tiden nu vara inne för en undersökning om på vad sätt denna trafik från statens sida kan stödjas.

Det är härvid av stor vikt att i utlandet söka utreda, vad som där från myndigheternas sida gjorts och göres för flygtrafiken efter kriget, exempelvis vad som planerats i avseende på luftfyrväsendet, markering av router, landningsplatser etc.

Vad dessa sistnämnda beträffar torde de i allmänhet böra falla på resp. kommuner att upplåta och iordningställa dem, men en utredning bör komma till stånd för att undersöka, huruvida icke en ordnad flygtrafik är ett sådant riksintresse, att kommunerna för landningsplatsers iordningställande skulle kunna beräkna bidrag från statens sida, för vilka då vissa normer och bestämmelser så snart som möjligt borde utarbetas.

Vidare bör det kunna tänkas, att åt enskilt startande flygtrafikföretag staten lämnade som uppmuntran lån på fördelaktiga villkor, liksom nu är fallet med sjöfarten, och att även bestämmelser utarbetas för postbefordran och postavgifterna vid flygtrafik.

Man kan visserligen invända, att frågan om en ordnad flygtrafik här i landet ännu ej kommit så långt, att några åtgärder från statens sida äro behöfliga, men gent emot detta bör sägas, att, då statsmyndigheterna redan låtit utarbeta bestämmelser och säkerhetsföreskrifter för en flygtrafik, den även bör låta utreda det sätt, på vilket lämpligast en dylik flygtrafik bör från statsmyndigheternas sida understödjas, så att vi i denna inom

kort så viktiga kommunikationsfråga ej komma att bliva sämre ställda än utlandet.

Dessutom torde det vara av betydelse att redan från början få klara linjer för den ställning, som staten skall intaga i förhållande till en enskild lufttrafik, både inom landet och en sådan mellan vårt land och andra länder.

I anslutning till vad jag ovan anfört, får jag därför föreslå, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa,

att Kungl. Maj:t ville snarast möjligt göra en allsidig utredning om vad som i utlandet företages för ordnandet av en reguljär flygtrafik efter kriget, och likaså låta undersöka den ställning, som staten skall till enskilda flygtrafiksföretag intaga i vårt land, samt jämväl bästa sättet för statens understödjande av en dylik flygtrafik, och slutligen framlägga förslag till de åtgärder, som med anledning av denna utredning böra och kunna vidtagas från statens sida.

Stockholm den 5 februari 1918.

Erik Nylander.

