

Nr 286.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till befrämjande av lufttrafik; given Stockholms slott den 11 mars 1921.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Walter Murray.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 11 mars 1921.

Närvarande:

Statsministern VON SYDOW, ministern för utrikes ärendena greve WRANGEL, statsråden ERICSSON, DAHLBERG, MURRAY, ELMQUIST, MALM, BERGQVIST, HAMMARSKJÖLD, EKEBERG, HANSSON, BESKOW.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars-, finans- och jordbruksdepartementen anförde statsrådet Murray:

I skrivelse den 11 maj 1918 anhöll riksdagen, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning angående reguljär flygtrafik och särskilt *Inledning.*
Bihang till riksdagens protokoll 1921. 1 saml. 244 häft. (Nr 286.) 1

vilka åtgärder, som från statens sida borde vidtagas för befrämjandet av en sådan trafik, samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill denna utredning kunde giva anledning.

Med anledning härav uppdrog Kungl. Maj:t den 2 maj 1919 åt en kommitté att verkställa den av riksdagen begärda utredningen. Till ordförande i kommittén förordnade Kungl. Maj:t landshövdingen M. R. Sahlin samt till ledamöter överstelöjtnanten K. A. B. Amundson, kansli-rådet C. J. Carlberg, generaldirektören A. J. Juhlin, disponenten C. E. Lundquist, direktören G. G. Magnusson och filosofie doktorn E. L. Thulin. Sedan Thulin avlidit, förordnades till ledamot i kommittén i hans ställe kaptenen G. von Porat.

I skrivelse den 2 december 1920 anmälde kommittén, att kommittén hade för avsikt att under den närmaste tiden till Kungl. Maj:t avgiva vissa förslag, vilka komme att medföra kostnader för statsverket, och anhöll kommittén att, i avvaktan på den skrivelse kommittén komme att inom kort ingiva, i statsverkspropositionen till 1921 års riksdag måtte å tilläggsstat för år 1921 beräknas 964,800 kronor och å 1922 års stat 1,530,000 kronor. Med hänsyn till rådande finansiella förhållanden ansåg jag mig dock endast kunna förorda, att å 1922 års stat för avsedda ändamål tillsvidare beräknades 750,000 kronor, och fattade Kungl. Maj:t beslut i i enlighet härmed.

Kommittén har nu den 11 februari 1921 inkommit med skrivelse i ämnet och däruti meddelat, att särskilt vissa omfattande specialutredningar — i flera fall förbundna med utländska studier — vilka måst verkställas för att på luftfartens nuvarande experimentella utvecklingsstadium klarlägga det svenska lufttrafikproblemet, krävt lång tid, och att till följd härav kommitténs betänkande icke kunde avgivas förrän senare under år 1921. Under sådana förhållanden och då vissa av kommitténs utredningar och förslag synts särskilt brådskande, har kommittén inskränkt sig till att för närvarande ur det kommande betänkandet ingiva vissa utredningar och förslag angående statsåtgärder, vilka böra snarast möjligt vidtagas och avse vissa allmänna förutsättningar för bedrivande av lufttrafik mellan Sverige och utlandet.

Till följd av remisser hava utlåtanden över kommitténs ifråga-varande förslag avgivits av generalpoststyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen, kommerskollegium, generaltullstyrelsen och statens meteorologisk-hydrografiska anstalt samt av cheferna för generalstaben, fortifikationen och marininstaben. Därjämte har svenska aeronautiska sällskapet inkommit med yttrande.

Kommittén anför till en början, att av kommitténs föreliggande utredning framgår, att lufttrafiken redan på dess nuvarande utvecklingsstadium ovedersägligen kan vara av stort gagn för vårt land särskilt såsom komplement till kommunikationer med utlandet för post och resande. Vidare säger sig kommittén hava konstaterat, att för påbörjande av lufttrafik i Sverige förefinnes såväl inhemskt, ekonomiskt väl grundat enskilt initiativ som stora utländska intressen, dessa senare företrädesvis gällande transitlufttrafik över Sverige.

Allmänna förutsättningar för lufttrafik. Kommittén.

Härefter anför kommittén:

Särskild uppmärksamhet synes i detta avseende böra ägnas nu pågående planering av den mellaneuropeiska lufttrafiken och organisation av lufttrafikförbindelser mellan väst- och östmakterna. I båda fallen beröra dessa långt avancerade lufttrafikförberedelser Skandinavien, och under sistförflutet år har trafiken försöksvis framförts via Warnemünde och Köpenhamn till Malmö. Då ifrågasvarande internationella lufttrafiklinjer icke minst i postalt hänseende få anses kunna bliva av stort gagn för Sverige, torde det vara särskilt önskvärt, att svenska intressen vid dylika lufttrafiklinjers definitiva framdragande och organisation kunna tillgodoses. För detta ändamål erfordras emellertid icke blott inhemska lufttrafikinitiativ utan även vissa allmänna förutsättningar för lufttrafikens bedrivande över svenska orter, såsom förefintligheten av ändamålsenligt ordnade flygstationer och flygtekniska anordningar i allmänhet för befrämjande av trafiksäkerheten.

Vidare anför kommittén:

Vid överbägande av vilka åtgärder som från det allmännas sida kunna böra vidtagas för underlättande av lufttrafik med utlandet måste särskild uppmärksamhet ägnas de allmänna förutsättningarna för sådan trafik i Sverige och i de länder, med vilka det kan vara angeläget att erhålla lufttrafikkommunikationer. Dessa länder äro för direkta och transitförbindelser företrädesvis storstaterna.

Utländska förutsättningar för lufttrafik.

I dessa befinnas i stort sett de allmänna förutsättningarna för bedrivande av regelbunden lufttrafik vara helt andra och vida gynnsammare än i Sverige. Vid den militära luftfartens övergång till fredsfot efter världskriget ha i regel dess resurser, av flera anledningar och på i allmänhet särskilt gynnsamma ekonomiska villkor, i mån av efterfrågan blivit ställda till disposition för kommersiella lufttrafikförsök. Sedan på lufttrafikens därigenom inledda första experimentella stadium större klarhet vunnits om dessa framtidsmöjligheter och förberedelserna för den kommersiella trafiken tagit fastare former, ha särskilt de europeiska stormakterna funnit sig föranlättna att med till buds stående medel understödja och främja en fortsatt rask utveckling på detta område. Ett icke oväsentligt skäl härför, förutom sådana, grundade på stora förväntningar om lufttrafikens betydelse i och för sig, torde vara försvarsväsendets behov av att vid krigstillfälle äga tillgång till dels vida större antal luftfartyg och större kadrar av övad flygpersonal än detsamma å fredsfot kan förfoga över, dels tillräckligt omfattande inhemska flygindustri för fyllande av de fordringar, som vid krigsutbrott kunna ställas på densamma.

De ifråga om resurser och ändamål likartade förhållanden, under vilka lufttrafikförberedelserna bedrivs i dessa stater, göra det möjligt att sammanfattningsvis ange vissa linjer för den nämnda fortsatta understödjande verksamheten på detta område. Bland annat märkes, att i regel den kommersiella lufttrafikens behov av flygstationer blivit tillgodosett genom upplåtande av militära flygstationer för allmän lufttrafik, och exempel givas även på, att statsmakterna därtill föranstaltat om uppdragande och utrustande av för landet viktiga flygvägar. Vidare har den under kriget framgångsfullt utbyggda flygmilitära väderlekstjänsten bibehållits och genomgående blivit anpassad efter den civila lufttrafikens behov, varjämte regleringen av lufttrafiken ifråga om trafikbestämmelser, kontroll m. m. avancerat därhän, att den internationella lufttrafikkonventionen redan kunnat vinna full anslutning av ett flertal stater.

Under det att sålunda vissa allmänna grundbetingelser för lufttrafikinitiativ internationellt skapats, ha under de senaste åren förekommit även direkt statssubvention i olika former, av vilka de vanligaste äro förmånliga kontrakt i fråga om postbefordran samt anslag eller lån för genomförande av ur statssynpunkt önskvärda trafikförsök. Såsom exempel på subvention i sistnämnda former under sistförflutet år kan bland annat nämnas, att belgiska staten beviljat »Nationella syndikatet för studium av lufttransport» ett anslag av två millioner francs. för experimentell trafik i belgiska Kongo. Brasilianska staten har för förverkligande av en projekterad flygpostlinje beviljat ett lån å 500,000 francs. I Kina har ett engelskt företag jämte koncession å viss lufttrafik erhållit ett statslån å £ 1,800,000, och italienska staten har i samband med koncession å en flyglinje Rom—Sardinien lämnat ett statsbidrag på 660,000 lire jämte fri disposition av militärmateriel å Sardinien. En annan form av subvention har under de tvenne senaste åren förekommit i Frankrike, nämligen beviljande av statspremier för materiella och personliga prestationer samt för hållande av flygplan av en för krigsbruk användbar typ, stående till omedelbar disposition vid mobilisering, under det att i England premieförfarandet tillämpas i viss mån såsom statsunderstöd för den regelbundna trafiken.

Av väsentlig betydelse, närmast för den reguljära lufttrafikens räntabilitet, är vidare den ännu i viss utsträckning fortgående tillgången på flygmateriel ur statsförråd till facila priser samt vissa stormakters industrisubvention av olika slag, avseende frambringande av för den kommersiella trafiken ekonomisk och även ur andra synpunkter särskilt anpassad flygmateriel.

Vissa resultat av detta planmässiga underlättande från det allmännas sida av den påbörjade lufttrafiken äro redan skönjbara. Sålunda har den vidmakthållna flygindustriella konkurrensen under sistförflutet år kunnat uppvisa lovande resultat, icke minst ifråga om flygmaterielens tillförlitlighet och räntabilitet. Över så gott som hela världen ha vidare i alla avseenden livskraftiga lufttrafikföretag bildats och i viss utsträckning inlett internationell samverkan för organisation av långdistanstrafiken.

Den här i största korthet antydda utvecklingen härflyter såsom synes ur speciella förhållanden på luftfartens område i länder, vilka deltagit i världskriget och kan lokaliseras företrädesvis till dessa. På grund av de stora förväntningar, som allmänt ställas på flygkommunikationerna, och även med hänsyn till att detta trafikmedel får sin största betydelse för internationella trafiklinjer och därför förr eller senare kan ställa varje stat inför frågan om deltagande i lufttrafiken, kan

även i under världskriget neutrala länder, vilka mindre berörts av luftfartens utveckling, konstateras en allmän strävan att åvägabringa förutsättningar för tillvaratagande av deras intressen på detta område.

Denna strävan har från statsmakternas sida, såsom bekant, närmast tagit sig uttryck i utfärdandet av förordningar angående lufttrafikens bedrivande och föranstaltande om därmed sammanhörande kontroll samt även om trafiköverenskomelser staterna emellan. Därjämte har i flertalet av ifrågavarande länder beviljats tillfälligt ekonomiskt understöd för försökslufttrafik, under det att lufttrafikproblemet i dess helhet upptagits till behandling, vilket hos vissa stater hittills lett till bland annat statsinitiativ för anordnande av ur statssynpunkt önskvärda flygrouter för reguljär trafik.

Förberedelserna på detta område i Sverige, för vilket långväga internationella lufttrafikförbindelser på grund av landets geografiska läge kunna bli av särskild betydelse, kunna knappast anses vara fullt i jämnhöjd med hittillsvarande förberedelser i vissa andra länder, vilka icke deltagit i världskriget. Då, såsom förut framhållits, av kommitténs föreliggande utredningar framgår, att lufttrafiken redan på dess nuvarande utvecklingsstadium kan vara av gagn för landet, och då kommittén finner de allmänna synpunkter, som förestava lufttrafikens förberedande även i länder, vilka i stort sett hittills stått utanför luftfartens utveckling under och efter världskriget, ha full giltighet även för Sveriges del, finner kommittén all anledning föreligga för en fortsatt strävan från det allmännas sida att, i mån sådant kan befinnas nödigt, underlätta det praktiska utnyttjandet av detta kommunikationsmedel. Då åtgärder i denna riktning närmast torde böra äsyfta att skapa de allmänna tekniska förutsättningarna för öppnande av lufttrafik med utlandet på reciprocitetens grund, får den allmänna utvecklingen på området utomlands i viss mån härvid tillskrivas vägledande betydelse. Särskilt måste ur reciprocitetssynpunkt fästas uppmärksamhet vid faktorer av väsentlig betydelse för kalkylering av trafiken, i vilket avseende förekomsten av ett från det allmännas sida ordnat flygroutväsen spelar en avgörande roll. Å andra sidan måste givetvis i främsta rummet tagas hänsyn till den grad av allmännyttan, som det nya kommunikationsmedlet erbjuder och till de möjligheter, som kunna stå till buds för införande av detsamma.

Utgående från dessa synpunkter och med beaktande av, att den reguljära lufttrafiken i stort sett ännu befinner sig å ett experimentellt utvecklingsstadium, har kommittén fattat såsom sin uppgift att på grundval av ingående utredningar förslagsvis uppdraga vissa riktlinjer för utveckling av ett för svenska förhållanden avpassat lufttrafikväsen samt att föreslå de statsåtgärder, som därvid kunna befinnas nödvändiga.

Då kommittén i överensstämmelse med dessa synpunkter och av inledningsvis anförda skäl härmed framställer vissa förslag, innan dess betänkande föreligger, kan förutskickas, att i det följande föreslagna åtgärder äro intimt anpassade efter luftfartens nuvarande utvecklingsstadium i landet samt kunna vidtagas utan föregripande av en framtida mera slutgiltig behandling av lufttrafikproblemet i dess helhet. I syfte närmast att bereda allmänna tekniska förutsättningar för tillgodogörande av svenska intressen vid internationella lufttrafiklinjers utsträckande över Skandinavien, gälla dessa förslag främst åvägabringande av ordnade stationsförhållanden vid vissa för in- och utflygning i riket anvisade orter samt åtgärder

Svenska förberedelser för lufttrafik.

Kommitténs förslag till omedelbara statsåtgärder.

för trafiksäkerhetens betryggande genom meddelande av för lufttrafiken nödiga väderleksunderrättelser.

För lufttrafikförbindelser med utlandet har kommittén funnit önskvärt, att flygstationer i främsta rummet upprättas vid Stockholm, Göteborg och någon stad på Skånes södra eller västra kust, företrädesvis Malmö. Nämnda städer kunna, på grund av deras geografiska läge och deras karaktär av knutpunkter för utlandskommunikationerna i allmänhet, anses väl ägnade såsom huvudstationer såväl för internationell trafik, jämväl i transit över Sverige, som ock för framtida inrikes lufttrafik. Hänsyn har ock tagits därtill, att på dessa platser även ekonomiskt intresse för flygstationers inrättande förefinnes.

I samband med förslag om statssubvention för upprättande av flygstationer vid dessa orter får kommittén i det följande även föreslå vissa riktlinjer för reglering av stationsväsendet med hänsyn till flygtekniska fordringar.

Förutom tillgång till ändamålsenligt anlagda och utrustade flygstationer är det särskilt för regelbundet bedriven lufttrafik av vikt att med hänsyn till trafiksäkerhetens betryggande ha ständig tillgång till såväl allmänna som speciellt för lufttrafiken avsedda väderleksunderrättelser. Enligt kommitténs utredningar kunna sådana utan större kostnader erhållas genom viss komplettering av landets officiella väderlekstjänst, vilken komplettering jämväl är ägnad att avsevärt höja den allmänna väderlekstjänstens tillförlitlighet. Då denna komplettering, liksom ordnandet av flygstationerna, tager avsevärd tid i anspråk och därför enligt kommitténs mening snarast bör verkställas, får kommittén även i detta avseende i det följande avgiva utredning och förslag.

I samband med att möjligheter öppnas för bedrivande av lufttrafik mellan Sverige och utlandet under ordnade förhållanden uppkommer behov av tillgång på inhemsk flygmateriel och luftfartspersonal. I fråga om materielen finner kommittén nuvarande konjunkturen icke inbjuda till den flygindustriella frågans upptagande ur lufttrafiksynpunkt. Däremot finner kommittén, av skäl som i det följande närmare utvecklas, synnerligen önskvärt att vid nuvarande tidpunkt åtgärder vidtagas för beredande av tillfälle till allmän teknisk utbildning på området samt särskilt till flygförareutbildning. Denna senare har kommittén funnit under nuvarande förhållanden lämpligast kunna åvägabringas genom upprättande av en statens flygskola.

Vid bifall till de förslag, vilka kommittén sålunda finner sig i det följande böra framställa, kommer antalet ärenden, vilka på detta område påkalla handläggning hos vederbörande statsmyndigheter, att högst väsentligt ökas, samtidigt som dessa ärendens behandling i allmänhet torde erfordra flygteknisk sakkunskap på vissa händer. Oavsett detta förhållande berättigar den allmänna utvecklingen på området till antagandet, att den under senare år förekommande ökningen av luftfartsärenden hos statsmyndigheterna måste komma att fortgå. Med hänsyn härtill finner kommittén lämpligt förorda, att samtliga de civila luftfartsärenden, som skola handläggas hos statsmyndigheterna, sammanföras hos en och samma myndighet, disponerande flygteknisk sakkunskap, samt att, då denna verksamhet i stor omfattning måste påkalla kontinuitet såsom i fråga om registrering och kontroll m. m., för ändamålet inrättas ett särskilt organ.

Kommittén har därför framlagt förslag rörande åvägabringande av flygstationer, komplettering av den officiella väderlekstjänsten, upprättande

av en statens flygskola samt inrättande av ett särskilt statsorgan för civila luftfartsärenden.

Beträffande frågan om lufttrafikens utveckling i allmänhet har *Chefen för generalstaben.* chefen för generalstaben anfört:

Det torde ännu icke kunna med säkerhet förutses, i vilken utsträckning luftfarkoster kunna komma att betjäna trafiken mellan och inom olika länder. Flygvapnets hastiga och storartade utveckling under världskriget kan för bedömandet härav icke sägas lämna tillräckliga hållpunkter. För att emellertid inom ett land ett lufttrafikväsende av bestående värde och med betryggande anordningar må kunna uppstå lära *åtgärder från statens sida* ifråga om såväl kontroll som understöd få anses nödvändiga. Att staten bör sörja för, att lufttrafiken bedrives med erforderlig trygghet borde vara självfallet. I vilken omfattning åter staten bör genom egna organ och medel utföra lufttrafik, är svårare att angiva. Staten torde dock i för det allmännas intresse erforderlig grad böra hålla hithörande viktiga angelägenheter i sin hand och däröver utöva en tillräckligt kontrollerande verksamhet. Staten kan i övrigt näppeligen underlåta att vidtaga sådana åtgärder, som äro behövlige för att möjliggöra lufttrafik under ordnade förhållanden, understödja ärligt menat och på riktiga beräkningar grundat initiativ med mera dylikt, med ett ord staten bör inom lämpligen avvägda gränser främja den lojala, civila lufttrafiken. Måhända kan det visa sig nödvändigt, att staten helt omhändertager även denna.

Såsom kommittén meddelat, har det icke varit möjligt för densamma att så bedriva sitt arbete, att kommitténs utredningar om vårt lands lufttrafik i sin helhet kunna underställas innevarande års riksdag. Då det tydligen vore önskligt, om frågan angående vidtagande av åtgärder för befrämjande av lufttrafiken kunde i ett sammanhang upptagas till behandling, samt den finansiella situationen ju manar till största återhållsamhet beträffande utgifter för statsverket, har jag varit starkt betänkt på att låta förevarande ärende anstå till ett kommande år, och förty föreslå riksdagen, att det i statsverkspropositionen beräknade anslaget till lufttrafikens befrämjande icke måtte utgå. Jag har emellertid icke kunnat bortse från att sakens uppskjutande ytterligare ett år skulle medföra åtskilliga olägenheter. Därest man icke vill riskera, att Sverige ställes helt och hållet utanför den internationella lufttrafik, som redan är påbörjad och som inom kort kan väntas bliva i avsevärd grad utvidgad, måste nämligen, enligt vad i det följande kommer att vidare utvecklas, en del åtgärder snarast möjligt vidtagas. I ett flertal länder och däribland åtskilliga med Sverige jämställda mindre sådana har staten, inseende det nya kommunikationsmedlets blivande betydelse, ingripit för att stödja detsamma i den alltid svåra begynnelse-tiden. Så torde även böra ske i vårt land, vilket även riksdagen beaktat, såsom framgår av dess omförmälda skrivelse den 11 maj 1918.

*Departementsche-
fen.*

Jag har alltså ansett mig kunna förorda, att de ur kommitténs blivande betänkande utbrutna förslagen, dock endast i viss begränsad omfattning, föreläggas redan innevarande års riksdag. På sätt kommittén framhållit, kunna dessa förslag genomföras utan föregripande av en mera slutgiltig behandling av lufttrafikproblemet i dess helhet.

Jag övergår nu till att behandla de särskilda av kommittén framställda förslagen.

Anordnande
av flyg-
stationer.

Kommittén har till en början väckt förslag om upprättande av flygstationer samt därvid anfört bland annat:

ttén.

Då lufttrafiken, såsom i det föregående framhållits, på dess nuvarande utvecklingsstadium får sin största betydelse för svenska förhållanden såsom kompletterande förbindelserna med utlandet, synes det kommittén för närvarande mest påkallat, att flygstationer komma till stånd å orter, som härvid kunna ifrågakomma. Sådana orter äro i främsta rummet, såsom nämnt, Stockholm, Göteborg och i Skåne företrädesvis Malmö, vilka, samtidigt som de äro viktiga trafikcentra, äro genom sin geografiska belägenhet synnerligen väl ägnade att bliva huvudorter för lufttrafik mellan Sverige och utlandet. Därest företräde skulle givas någon av dessa orter, torde Malmö böra komma i främsta rummet, med hänsyn till att lufttrafik redan såsom bekant försöksvis är införd mellan denna stad och Warnemünde, trots avsevärda svårigheter, som därvid måste räknas med på grund av bristen på ordnade flygstationsförhållanden på svenska sidan.

Kommunala
förutsätt-
ningar för
flygstationers
upprättande.

Såsom bekant, har frågan om flygstationers anordnande vid dessa städer upptagits från det allmännas sida genom att frågan om station vid Stockholm är av staten och Stockholms stad för utredning och förslag hänskjuten till särskilda delegerade, under det att flygstationsfrågan i Göteborg är under behandling hos de kommunala myndigheterna och i Malmö har framförts till ett positivt förslag av kommunalmyndigheterna. Detta förslag har emellertid av Malmö stadsfullmäktige i föreliggande form avslagits på grund av de därmed förenade kostnaderna.

Beträffande dessa kommunala flygstationsplaner i övrigt har kommittén vid verkställd orientering funnit bland annat, att desamma i Göteborg närmast åsyftade reserverande av lämpligt markområde för upprättande av flygstation, under det att frågan om stationens upprättande tillsvi vidare är ställd på framtiden. I Malmö skulle, enligt det nämnda, av stadsfullmäktige på grund av kostnadsskäl avslagna förslaget, lant- och sjöflygstationer upprättas å skilda platser. Vidare skulle enligt detta förslag med lantflygstationen kunna tills vidare av kostnadsskäl anstå, under det att sjöflygstationen skulle omedelbart iordningställas, vad slip, bryggor och liknande anordningar beträffar. För uppförande av hangar för luftfartyg räknades här på uppgörelse mellan staden och enskilda lufttrafikföretag samt med att av staten eventuellt framdeles föreskrivna särskilda anordningar skulle komma att av staten bekostas. Beträffande dessa frågors läge vid flygstationsförberedelserna i Stockholm har under konferens mellan statens och Stockholms stads delegerade å ena sidan samt kommittén å andra framgått såsom mest önskvärt, att stationskostnaderna bleve efter överenskomna principer fördelade mellan staten och Stockholms stad.

Å andra orter i riket, där flygstationsfrågan upptagits till behandling hos

de kommunala myndigheterna, synes därmed närmast ha åsyftats att med hänsyn till den kommunala markpolitiken i tid träffa dispositioner för tillgång vid behov av lämpligt markområde för flygstationsändamål. I allmänhet synes hos dessa kommuner räknas med lufttrafiken och dess stationsproblem såsom närmast ett statsintresse.

Under här angivna förhållanden finner kommittén sannolikt, att flygstationer icke under lång tid kunna komma till stånd i landet enbart på grund av nuvarande kommunala förberedelser. Under alla förhållanden kan förutsättas, att kostnadsfrågan, vilken, såsom ovan nämnts, i Malmö föranlett uppskjutande av stationsfrågans lösning, även å andra orter skall upprepa betydande svårigheter. En väsentlig anledning härtill är, att flygstationsföretag såsom sådana icke kunna väntas lämna tillfredsställande ränta, förrän lufttrafiken uppnått en viss grad av omfattning och stabilitet, varmed på ett tidigt utvecklingsstadium av densamma icke kan räknas.

För lufttrafik avsedda stationer måste motsvara vissa fordringar, förestavade av kommunikationsmedlets egenart. En flygstation kan schematiskt indelas i tvenne områden, nämligen administrationsområdet, till vilket hangarer, bensindepå och administrationsbyggnader i övrigt äro förlagda, samt flygområdet, inom vilket luftfartygen ankomma och avgå. För betryggande av luftfartygens starter och landningar måste för dessas utförande ett slätt planerat fält, det egentliga flygfältet, vara tillgängligt inom flygområdet. Storleken av detta fält är i flygtekniskt avseende beroende av start- och landningslinjernas längd samt av trafikfrekvensens omfattning. På det omgivande flygområdet behöver däremot ur flygtekniska synpunkter endast ställas den fordran, att detsamma icke erbjuder för inflygning till och utflygning från fältet hindrande föremål, såsom kraftledningningar eller höga byggnader i fältets omedelbara närhet eller avsevärda höjder inom ett visst avstånd därifrån.

Allmänna
flygtekniska
behov.

För betryggande av trafiksäkerheten inom det sålunda disponerade flygområdet erfordras, att bestämda trafikregler följas i luften och å marken samt att trafiken enligt dessa kan dirigeras medelst därför under alla förhållanden tjänligt signalsystem, likartat för landets alla stationer.

Beroende på om flygstationer äro avsedda för trafik med lant- eller sjöflygplan eller med flygplan av båda slagen kunna de indelas i lantflygstationer, vilkas flygfält utgöras av slät mark, sjöflygstationer, vilkas flygfält utgöras av en vattenyta, samt kombinerade flygstationer, förfogande över flygfält å land och vatten. Stationer av mer än en av dessa typer kunna, på grund av geografiska och i vårt land även klimatologiska förhållanden, erfordras längs en och samma flygväg, vartill i viss utsträckning förekommer behov av särskilda mellanlandningsplatser, avsedda såsom bensin- och säkerhetsanhalter. Dylika mellanlandningsplatser kunna emellertid utan olägenhet anordnas endast provisoriskt, då deras betydelse och nödvändighet givetvis förminskas i den mån som flygplanen fullkomnas. I sammanhang härmed må nämnas, att flygfält, lämpliga för trafik med flygplan, även äro användbara för trafik med ballongfartyg, samt att vid trafik med ballongfartyg behovet av mellanlandningsplatser bortfaller.

För här närmast ifrågakommande flygstationer, vid Stockholm, Göteborg och Malmö, avsedda såsom svenska huvudstationer och anknytningspunkter för lufttrafik med utlandet, märkes, att vid planering av den internationella trafiken även i dess utsträckning över Skandinavien räknas med nyttjande av såväl lant- som sjöflygplan. För motsvarande av ändamålet böra flygstationer vid dessa

städer alltså kunna mottaga både lant- och sjöflygtrafik, vid vilket förhållande den kombinerade flygstationen med hänsyn till anläggningskostnaderna kan vara att förordra framför skilda lant- och sjöflygstationer.

Vid övervägande av i vilken mån statens ekonomiska medverkan lämpligen kan vara att påräkna för uppförande av de ifrågakommande stationerna vid Stockholm, Göteborg och Malmö har kommittén ansett sig böra utgå från, att statens och vederbörande kommuners intressen i frågan sammanfalla samt att stationerna lämpligen böra vara det allmännas egendom. Vidare har kommittén ansett sig böra särskilt beakta, att, enligt de kommunala planerna i samtliga förevarande fall, den för flygstationer erforderliga marken skulle av kommunerna, eventuellt efter viss planering, upplåtas, under det att, enligt kommitténs här föregående framställning, staten måste anses ha särskilt intresse av stationsväsendets ordnande och den fortgående regleringen av detsamma.

Fördelning
av kostna-
derna mellan
stat och kom-
mun.

Under sådana förhållanden har kommittén kommit till den uppfattningen, att en på grund av omständigheterna i dessa fall naturlig fördelning av kostnaderna mellan kommunerna och staten skulle kunna ernås på i princip följande sätt.

Kommunen anskaffar och anordnar flygområdet med avseende på flygfältets planering samt framdragande till stationsplatsen av erforderliga vägar jämte ledningar för vatten, avlopp och elektrisk kraft ävensom lysgas, där sådan finnes inom samhället. Det sålunda utrustade området överlämnas, för upprättande av flygstation därstädes, av kommunen till staten med full äganderätt och utan ersättning, så länge det användes för ändamålet.

Staten drager därefter försorg om inrättande av flygstation på området, med därtill hörande byggnader, utrustning för signalväsen m. m. samt om den färdiga stationens ledning och förvaltning. Detta kan alternativt efter prövning i varje särskilt fall ske genom att staten direkt, genom statsorgan, inrättar och leder stationen eller om både inrättandet och ledandet eller ettdera träffas överenskommelse antingen med kommunen eller med ett privat företag, vilket för ändamålet bör kunna påräkna anslag eller lån.

I fråga om inkomster av stationen kan räknas med sådana, inflytande genom markhyror för enskilda lufttrafikföretags hangarer, genom av staten fastställda trafiktaxor samt genom tillfälligt förekommande flyguppvisningar m. m. Om någon annan än staten deltagit i stationens inrättande eller ombesörjer förvaltningen av densamma, bör överenskommelse träffas rörande fördelningen av dessa inkomster efter förhållandena i varje särskilt fall.

Statsansla-
gets storlek
och fördel-
ning.

Utgående från en fördelning av kostnaderna mellan staten och kommunerna på här angivet sätt samt från att endast de nödvändigaste anordningarna för lufttrafikens bedrivande böra tills vidare ifrågakomma och bestridas genom statsanslag, finner kommittén de approximativa på staten belöpande anläggningskostnaderna för en flygstation, avsedd såsom i här förevarande fall att, enligt vad ovan anförts, mottaga trafik med såväl lant- och sjöflygplan kunna begränsas till följande:

Fyra hangarer för vardera 4 flygplan	Kr. 400,000
Slipanordningar	» 50,000
Bryggor och hjälpbåtar	» 25,000
Reparationsverkstad	» 50,000
Bensintankanläggning	» 15,000
Meteorologisk station	» 5,000
Diverse byggnader och materiel	» 75,000

Kronor 620,000

Enligt vad kommittén vid verkställd orientering funnit, räknas emellertid endast för Göteborgs vidkommande med möjlighet att kunna anlägga station för trafik med både lant- och sjöflygplan. Vid Stockholm och Malmö måste enligt hittills föreliggande utredningar skilda stationer upprättas för lant- och sjöflygning. Utrustningskostnaderna ökas i dessa fall genom att båda stationerna måste vara försedda med reparationsverkstad, bensintankanläggning samt »diverse byggnader och material» från kr. 620,000 till kr. 760,000.

Härtill komma drift- och underhållskostnader för stationerna, vilka kostnader på förhand knappast kunna tillförlitligt beräknas, närmast med hänsyn till deras beroende av trafikens blivande omfattning. Utgående från att till en början bör räknas med minsta möjliga stationspersonal samt att underhållsarbetena i allmänhet kunna utföras av denna, har kommittén emellertid låtit verkställa approximativa beräkningar av drift- och underhållskostnaderna för flygstationer. Dessa beräkningar, vilkas slutbelopp utgöra för en kombinerad station kr. 100,000, för en lantflygstation kr. 65,000 och för en sjöflygstation kr. 72,000 pr år, gälla approximativa totalkostnader i allmänhet för drift och underhåll av flygstation av här ifrågavarande storlek och utrustning, oavsett i vilken utsträckning regelbundet trafikerande företag kunna hålla egna hangarer och egen personal. Allt efter som förvaltningen ombesörjes av staten eller ett företag, eventuellt en kommun, med statsunderstöd, kunna kostnaderna för statsverket komma att ställa sig olika. Det synes dock som om under alla förhållanden underhållskostnaderna böra bestridas av staten, varjämte kan ifrågasättas, att staten skulle anställa stationens föreståndare, vilken särskilt under den första tiden torde kunna, förutom de direkta stationsgöromålen, även sköta tull-, post- och passviseringsgöromål. Med hänsyn till att de kostnader för stationens drift och underhåll, vilka kunna böra bestridas av statsverket, sålunda äro beroende av förhållandena i varje särskilt fall, samt även med hänsyn till att kommitténs förevarande framställning närmast avser själva upprättandet av flygstationer, har kommittén ansett sig kunna här inskränka sig till hemställan om statsanslag för detta ändamål utan att i beräkningarna upptaga drift- och underhållskostnader.

Kommittén finner sålunda, att statsbidrag för utrustande av flygstationer approximativt kunna beräknas för resp. Stockholm och Malmö till kr. 760,000 och för Göteborg till kr. 620,000 eller tillhoppa kr. 2,140,000.

Med hänsyn till önskvärdheten av att dessa stationer snarast möjligt komma till stånd och att därför arbetet kunde upptagas under innevarande år, skulle viss del av dessa kostnader behöva bestridas i år och återstoden under nästkommande år. Vid beräkning av huru kostnaderna skulle kunna fördelas å åren 1921 och 1922 har kommittén kommit till följande resultat:

	1921	1922
Stockholm	Kr. 260,000	Kr. 500,000
Malmö	» 260,000	» 500,000
Göteborg	» 140,000	» 480,000
	<hr/>	<hr/>
	Kr. 660,000	Kr. 1,480,000

På här anförda grunder har kommittén hemställt, att för flygstationsändamål måtte anslås ett belopp av 2,140,000 kronor att utgå

med 660,000 kronor under år 1921 och 1,480,000 kronor under år 1922 enligt de grunder, som kunna komma att av Kungl. Maj:t bestämmas.

*General-
post-
styrelsen.*

Generalpoststyrelsen har uti sitt utlåtande anfört:

Generalpoststyrelsen är av den uppfattningen, att anordnandet av flygstationer i Stockholm, Göteborg och Malmö skulle verka synnerligen befrämjande för luftposttrafiken. I likhet med lufttrafikkommittén anser generalpoststyrelsen vidare, att, därest företräde skulle givas någon av dessa orter, Malmö torde böra komma i första rummet.

Såsom meddelades i skrivelse av den 13 februari 1920, håller generalpoststyrelsen nämligen före, att det ur postal synpunkt för närvarande i regel icke torde vara så mycket att vinna genom inrättande av luftposttrafik mellan *inrikes* orter, men anser generalpoststyrelsen, att förhållandet ställer sig annorlunda, när det gäller dylik trafik mellan Sverige och utlandet, då väsentlig tidsvinst kan under vissa förutsättningar uppnås genom luftposttrafik. Den närmsta postala förbindelsen med bland annat de viktigare delarna av den europeiska kontinenten och England äger för närvarande rum via Trälleborg—Sassnitz, och vore det givetvis förmånligt för den korresponderande allmänheten, att befördringstiden för de mera brådskande försändelser, som befordras denna väg, kunde nedbringas genom luftpostbefordran. Med hänsyn till Malmös geografiska läge i närheten av kontinenten torde anordnandet av en tidsenlig flygstation därstädes vara synnerligen önskvärt, då därigenom skulle kunna erhållas i hög grad ökade möjligheter för uppehållande av en regelbunden luftposttrafik mellan Malmö och till exempel Warnemünde och Hamburg samt västra Europa. De jämförelsevis goda järnvägsförbindelserna mellan Malmö och det övriga Sverige, ävensom den omständigheten, att Malmö är södra Sveriges största stad, framhäva ytterligare betydelsen av Malmö såsom svensk utgångspunkt för en dylik luftposttrafik. De nuvarande bristfälliga anordningarna vid sjöflygstationen därstädes, vilka generalpoststyrelsen tillät sig påpeka i skrivelse den 19 november 1920, medförde också avsevärda olägenheter vid den under månaderna augusti—oktober föregående år anordnade luftpostbefordringen.

Generalpoststyrelsen är övertygad om, att anordnande av flygstationer även i Stockholm och Göteborg skulle ur postal spnpunkt vara synnerligen betydelsefullt, men anser dock behovet därav icke för närvarande så trängande som be-
träffande Malmö.

*Järnvägs-
styrelsen.*

Järnvägsstyrelsen har anfört:

I fråga om mellan vilka orter inom landet det kunde anses önskvärt att inrätta lufttrafikförbindelser för befordring av passagerare och gods och i vilket förhållande trafiken å sådana flyglinjer kunde tänkas komma att stå till samma trafik hos redan befintliga kommunikationsmedel får styrelsen hänvisa till sitt uttalande i skrivelse den 17 augusti 1920 till lufttrafikkommittén.

Däri framhölls, att lufttrafiken, då den tekniska utvecklingen så överhuvudtaget gjorde möjligt, syntes kunna ifrågakomma mellan sådana på relativt stort avstånd från varandra belägna orter, mellan vilka livliga kommersiella förbindelser rådde; och ifrågasattes beträffande såväl person- som godstrafiken flygrouter med Stockholm, Göteborg eller Malmö såsom begynnelse- eller slutstationer för routen. Då kommittén nu föreslår i första hand nämnda landets tre viktigaste

handelscentra såsom lämpliga platser för anordnande av flygstationer, synes intet vara att häremot erinra.

Vidkommande förhållandet till annan trafik vidhåller ock styrelsen sitt uttalande härutinnan i berörda skrivelse eller att beträffande persontrafiken först när det nya trafikmedlet nått upp till samma säkerhet och punktlighet samt regelbundenhet som tågen å järnvägarna, torde det för den allmänna samfärdseln bliva av den betydelse, att det kunde påräkna någon nämnvärd regelbunden trafik, och beträffande godstrafiken, att det i allmänhet icke torde vara atträkna med transport av varor mot fraktgodsavgift vid planläggandet av blivande lufttrafiklinjer. Såsom styrelsen ock framhöll, är det dock att förutse, att av ilgodstrafiken en del av paketgodset (kollin om 1—10 kg.) skulle kunna påräknas för lufttrafikens del, liksom det vore att förutse, att en jämförelsevis större procent av det mellan in- och utlandet transporterade ilgodset komme att fördelas på flyglinjerna, därest direkta tidsbesparande sådana komma till stånd. Att posttransporterna i viss omfattning komma att ledas över de nya luftlinjerna, torde även kunna förutsättas.

I fråga om de av kommittén föreslagna åtgärder för statens medverkan på förevarande område synes utvecklingen giva vid handen, att, i den riktning kommittén nu föreslagit, staten med hänsyn till trafiksäkerhetens betryggande och internationella fordringar på flygstationer bör inskrida reglerande i fråga om stationernas storlek, utrustning och dylikt, ävensom med hänsyn till statens intresse av lufttrafiken på föreslaget eller liknande sätt ekonomiskt underlätta upprättande av välordnade flygstationer.

Generaltullstyrelsen har såsom eget utlåtande åberopat ett av Stockholms packhus- och tullbevakningsinspektioner avgivet yttrande, däruti meddelas, att kommitténs framställning i vad den kan anses beröra området för tullförvaltningsavdelningarnas verksamhet icke givit avdelningarna anledning till erinran; dock anse avdelningarna sig böra ifrågasätta lämpligheten av att åt flygstationsföreståndaren skulle uppdragas att handlägga jämte andra avsedda ärenden även ifrågakommande tullgöromål.

*General-
tull-
styrelsen.*

Chefen för generalstaben har anfört:

Mot anordnandet av vissa flygstationer synes intet vara att erinra, under förutsättning att behovet därav är fullt konstaterat. Härvid bör emellertid uppmärksammas, att hänsyn icke bör tagas uteslutande till lufttrafiken med utlandet, utan att på grund av vårt lands utsträckning en inhemsk lufttrafik är tänkbar och jämväl bör kunna påräkna statligt understöd. Huru i övrigt flygstationerna lämpligen böra anordnas, och vilka överenskommelser med vederbörliga kommuner böra för ändamålet träffas, undandraget sig chefsens för generalstaben bedömande. Statens kontrollerande intresse bör dock under alla omständigheter upprätthållas.

*Chefen för
generalsta-
ben.*

Chefen för fortifikationen har framhållit, att det ur försvarets synpunkt är ett önskemål, att åtgöranden, som nu vidtagas på lufttrafikens område, bringas i så nära sammanhang som möjligt med de militära

*Chefen för
fortifikatio-
nen.*

kraven. Därför kunde i fråga om anordnandet av flygstationer den erinran göras, att ingen dylik föreslagits på den långa norra delen av landets ostkust.

*Chefen för
marinstaben.*

Chefen för marinstaben har överlämnat och förklarat sig instämma i ett av chefen för marinens flygväsende avgivet yttrande, varuti anförts, bland annat:

Till vad av kommittén anföres angående förutsättningarna för en lufttrafik berörande vårt land, har jag intet annat att erinra, än att det enligt min åsikt bör ännu kraftigare än vad av kommitténs uttalande framgår understrykas, att huvudvikten måste i första hand läggas på åtgärder för mottagande i och avgång från landet av utlandstrafiken, och att denna fråga bör göras helt oberoende av uppkomsten av lufttrafiklinjer inom landet, för vilka enligt min åsikt på grund av vårt inlands beskaffenhet finnas jämförelsevis små förutsättningar.

Sålunda synes mig även förutsättningarna för uppkomsten av direkta utländska lufttrafikföretag från mellan och västra Europa transiterande Sverige till Östeuropa och vice versa vara ringa, och att man åtminstone under närliggande tid bör räkna med att för befordrandet av passagerare, post och gods genom Sverige befintliga järnvägskommunikationer komma att anlitas, åtminstone då fråga är om färder med luftfartyg, tyngre än luften.

Så t. ex. torde med flygplan från västra Europa till Göteborg ankommande passagerare, destinerade exempelvis till Petrograd efter en flygfärd från exempelvis London om c:a 5 timmar, på flygplanernas nuvarande och närliggande utvecklingskede säkerligen föredraga att taga det uppgående nattsnälltåget till Stockholm och följande förmiddag utvilade fortsätta därifrån med flygplan till resans mål, mot att direkt fortsätta färden luftledes.

Härtill kommer, att anordnandet av lufttrafiklinje över Sverige skulle på grund av nödvändigheten att på routen anordna mellanlandningsplatser draga högst avsevärda kostnader, sålunda utgörande ett ytterligare skäl att i denna fråga se tiden an.

De av kommittén föreslagna statsåtgärderna för vårt land berörande luftfart anser jag vara i huvudsak väl ägnade att tillgodose det omedelbara kravet och får jag livligt förorda desamma.

I avseende å en del detaljer i förslaget till statsåtgärder tillåter jag mig anföra följande:

Beträffande de föreslagna flygstationsanläggningarna i Stockholm, Göteborg och Malmö synes mig kommitténs uttalande, att ett utbyggande av Malmö flyghamn skulle vara i första hand trängande, ej motiverat, i det att ett utbyggande av en flyghamn i Stockholm för upptagande av lufttrafik österöver måste anses vara ett fullt likvärdigt krav.

Då jag i enlighet med vad ovan anförts ej kan godtaga kommitténs åsikt, att den internationella trafiken över Skandinavien kommer att använda såväl land- som sjöflygplan i ungefär lika utsträckning, utan fast mera är förvissad därom, att denna trafik kommer att till övervägande del försiggå med sjö- eller amfibieplan, anser jag det vara av utomordentlig vikt, att hänsyn härtill tages vid val av plats för stationsanläggningarna. Sålunda bör obetingat eftersträvas att å de olika platserna, närmast nu i Stockholm och Malmö, finna möjlighet för åstadkomman-

det av en kombinerad flygstation — om så icke är möjligt bör huvudvikten läggas å sjöstationen. Emellertid måste härvid erinras därom, att en sjöflygstation utan därintill gränsande landningsfält alltid måste betraktas som otillfredsställande, i det att dess användande under islägnings- och islossningsperioderna omöjliggöres eller är förenat med svårigheter och risker. På samma gång som denna omständighet sålunda utgör ett ytterligare skäl att eftersträva en kombinerad station, utgör också flygplanens utveckling därhän att erfordra allt kortare start- och landningssträckor en direkt anledning att iakttaga försiktighet vid nedläggande av stora kostnader å vidsträckta land-landningsfält, och att sålunda i avvaktan på utvecklingen härutinnan inskränka sig till vad som är oundgängligen nödvändigt för riskfri landning och start.

Kommitténs beräkningar av de årliga underhålls- och driftkostnaderna för flygstationerna peka även tydligt på fördelarna av en kombinerad station.

Beräkningarna av anläggningskostnaderna synas mig vad beträffar kostnaden för hangarbygge avgjort för höga och kunna kostnaderna per station minskas med minst 100,000 kronor.

För egen del har chefen för marininstaben betonat, att samtliga flygstationer, som nu ifrågakomma att byggas, böra anläggas så, att de bliva gemensamma för lant- och sjöflygplan med huvudvikten på anordningarna för det sistnämnda slaget.

Bland de viktigaste av de åtgärder, som behöva vidtagas för lufttrafikens befrämjande, är att iordningsställa de landningsplatser, som särskilt skola tjäna den internationella trafiken. Sveriges läge gör, att lufttrafiken mellan västra och östra Europa med fördel framdrages över vårt land, men härför fordras, att på lämpliga ställen inom Sverige anordnas flygstationer, där man utan risk för att luftfartygen taga skada kan låta dessa gå ned för att utväxla passagerare och gods samt få sina bensinförråd fyllda med mera. Om icke sådana anordningar i Sverige vidtagas, är det möjligt, att de internationella lufttrafiklederna så förläggas, att de icke komma att beröra vårt land. Därför har kommittén ansett, att redan till 1921 års riksdag förslag bör framläggas om ordnande av flygstationer vid Stockholm, Göteborg och Malmö, vilka stationer företrädesvis erfordras för den internationella lufttrafiken. Innan jag anger min ståndpunkt härutinnan, ber jag emellertid att något få uppehålla mig vid spörsmålen om, hur flygstationerna böra vara beskaffade och hur kostnaderna för stationerna skola bestridas.

Departementschefen.

Vid bestämmande av måtten för internationella flygfält har man i allmänhet utgått ifrån, att hela start- och landningslinjen omkring 550 meter lång skall framgå över det slätt planerade flygfältet. Då ett flygplan alltid måste starta och landa mot vinden, bör nämnda linje finnas i alla riktningar, och man kommer därför upp till en areal av omkring 24 hektar för ett internationellt flygfält. Enär det i vår kuperade ter-

räng är svårt att erhålla så stora, i närheten av trafikcentra belägna områden, har andra nordiska flygkonferensen, som år 1918 anordnades av de nordiska aeronautiska sällskapen, utarbetat förslag till flygfält av betydligt mindre storlek. Till följd av flygmotorernas snabbt växande driftsäkerhet har man ansett det tillräckligt att hava en start- och landningslinje över planerad terräng av 300 meter. De närmast bortom liggande 200 meterna skulle framgå över mark, som ej behöver vara särskilt planerad, men dock måste vara fri från upprättstående föremål och öppna diken. Därefter bör på ytterligare 200 meter icke finnas föremål högre än en telefonstolpe. Med dessa mått skulle den del av ett flygfält, som måste vara planerat, icke behöva upptaga större ytinnehåll än omkring 8 hektar.

Med hänsyn till önskvärdheten att så mycket som möjligt begränsa kostnaderna och för att icke från annan användning skall undantagas mer mark än som är nödvändigt, anser jag, i likhet med kommittén, att de flygstationer, varom nu är fråga, icke böra erhålla större dimensioner än som föreslagits av andra nordiska flygkonferensen. Dock böra stationerna så förläggas, att de framdeles kunna vid behov utvidgas.

Vad angår frågan om bekostande av stationernas anläggning har kommittén ansett, att man icke kan räkna med det enskilda initiativet, enär åtminstone till en början för stationernas begagnande icke kunna väntas inflyta så stora belopp, att de förslå till anläggningskostnadernas förräntning och amortering samt täckande av driftkostnaderna. Kommittén har för den skull hållit före, att staten och kommunerna i förening böra bestrida de erforderliga kostnaderna. Dessa skulle, på sätt närmare inhämtas av kommitténs här ovan intagna skrivelse, fördelas sålunda, att kommunen anskaffar och anordnar flygområdet med erforderliga vägar jämte ledningar för vatten, avlopp och elektrisk kraft m. m., samt att staten uppför behövliga byggnader och övriga anordningar samt sköter och underhåller stationen.

I likhet med kommittén anser jag, att staten bör bidra till kostnaderna för sådana flygstationer, vilka äro av större betydelse för den allmänna samfärdseln. Därest staten, i enlighet med kommitténs förslag, såsom villkor för bidrag stadgar, att staten blir ägare till stationerna, erhåller staten möjlighet att utöva ett bestämmande inflytande över lufttrafiken samt tillse, att den ordnas efter enhetliga grunder och att inga enskilda företagare kunna tillgodose sina intressen på andras bekostnad. Men innan kommittén avgivit sitt slutliga betänkande och frågan därefter i dess helhet kan överskådas, lär det icke böra ifrågakomma att fastslå några bestämda regler angående fördelning av kostnaderna för stationernas anläggning eller frågan om vem som skall äga och sköta desamma.

Även andra sätt än det av kommittén föreslagna kunna tänkas för spørsmålets lösning. Åtminstone då det gäller en flygstation på någon mera avsides belägen ort, där större trafik icke kan väntas, lär det kunna visa sig mest ändamålsenligt, att kommunen anlägger flygstationen till alla delar samt då också bibehåller den i sin ägo. Staten skulle i så fall endast i någon mån bidraga till anläggningskostnaden samt utfärda ordningsföreskrifter och taxor för flygstationen. Skötsel och underhåll av en flygstation torde ofta kunna ske med mindre kostnad genom kommunens på platsen befintliga personal, än om staten genom sina organ skall verkställa dessa bestyr. Hur än saken ordnas, bör dock givetvis den kommun, inom vars område eller intill vilken en flygstation förlägges, i väsentlig mån bidraga till kostnaderna, då det för kommunen innebär betydande fördelar, att ordnad lufttrafik kan äga rum till och från kommunen.

Såsom av kommitténs skrivelse framgår skulle med iakttagande av den av kommittén föreslagna grunden för fördelning av kostnaderna mellan staten och kommunen statens bidrag till anordnande av flygstationer i Stockholm, Göteborg och Malmö tillhopa uppgå till 2,140,000 kronor.

Då det emellertid ej synes vara av tvingande behov påkallat, att samtliga dessa flygstationer omedelbart komma till utförande, har jag, med hänsyn jämväl till rådande finansiella förhållanden, ansett en väsentlig reduktion böra äga rum av det belopp, som för närvarande kan avses som statsbidrag för flygstationer.

Bland de flygstationer, som kommittén anser snarast möjligt böra komma till stånd, är den i Malmö onekligen den, vilken främst behöves.

Regelbunden lufttrafik för passagerare och post berörande Malmö har ägt rum under en del av hösten 1920, men det har visat sig vara förenat med stora svårigheter för de därvid använda flygbåtarna att angöra Malmö, enär de där av det trafikerande bolaget utförda angörningsanordningarna, såsom slip och bryggor, voro av synnerligen primitiv beskaffenhet och obekväma. Flygbåtarna hava för den skull ofta gått ned på den öppna redde, och passagerare och post hava befordrats till och från flygbåtarna medelst motorbåt. Framför allt vid stermigt väder har detta visat sig vara förenat med betydande svårigheter. Saknaden av reparationsverkstad samt bensintankanordning m. m. har även gjort sig i hög grad kännbar. Den lufttrafik, som hösten 1920 ägde rum mellan Malmö och Warnemünde, däruti även svenskt luftfartyg deltog, har under vintermånaderna legat nere, och till följd av hinder, som uppstått för tyska luftfartyg att idka trafik utom Tyskland, är

det ovisst när trafiken kan återupptagas. En plan att sköta trafiken mellan Sverige och Tyskland ensamt med svenska flygbåtar har måst uppgivas, då det icke finnes någon flygstation i södra Sverige och det icke ansetts kunna komma i fråga, att ett svenskt luftföretag till utlandet förlägger sin huvudstation, där eftersyn och reparationer av luftfartygen äga rum. I vår är avsett att öppna regelbunden lufttrafik mellan Skandinavien samt England och Frankrike över Hamburg och Amsterdam. Till följd av saknaden av flygstation i södra Sverige kommer emellertid routen icke att beröra vårt land, utan trafiken skall utgå från Köpenhamn, där fullt utrustad flygstation redan finnes. Även om på annat sätt förlagda flygrouter mellan Skandinavien och kontinenten komma till stånd, fordras framför allt en flygstation i södra Sverige, för att vårt land skall kunna deltaga. Jag anser därför, att ansträngningarna i första hand böra inriktas på att erhålla en sådan station, vilken lämpligen kan förläggas till Malmö.

Det är att vänta, att lufttrafik å Malmö, liksom å Stockholm och Göteborg, kommer att bedrivas med såväl lant- som sjöflygplan. Emellertid finnes i Malmö icke möjlighet att för rimlig kostnad få en kombinerad lant- och sjöflygstation. Lantflygstationen är därför avsedd att förläggas å Spillepengsmarken norr om staden, under det att sjöflygstationen skulle anordnas å ett uppmuddrat område inom frihamnen. Då behovet av sjöflygstationen är störst, men tillräckliga medel icke nu stå till förfogande ens för att fullt utbygga en sådan station, synes man för närvarande böra vid nämnda hamnområde utföra de arbeten, som äro mest nödvändiga för att kunna mottaga sjöflygplan, för att sedermera, när ytterligare medel stå till förfogande, fullborda stationens anläggning.

Besökande lantflygplan torde i så fall för start och landningar kunna tillsvidare begagna sig av fält i stadens omgivningar.

Enligt av kommittén uppgjorda beräkningar, vilka torde som bilaga få vidfogas protokollet, uppgå de kostnader, staten skulle vidkännas för en sjöflygstation, till 420,000 kronor. För att nedbringa utgifterna skulle man vid anordnande av sjöflygstationen vid Malmö till en början kunna undanskjuta i berörda summa ingående kostnad om 200,000 kronor för 2 hangarer. I den mån medel kunna stå till förfogande, kan det dock möjligen befinnas önskvärt, att en hangarbyggnad bekostas av staten. Eljest skulle de enskilda lufttrafikföretagen själva få sörja för erforderliga hangarer. Härjämte skulle kostnaden för diverse byggnader och material, som beräknats till 75,000 kronor, kunna minskas till 25,000 kronor. Alla övriga i planen ingående anordningar skulle enligt densamma fullständigt utföras. För en på detta sätt endast delvis utbyggd station utan hangarer skulle kostnaden bliva 170,000 kronor. Enär anordningarna för flygstatio-

nen i Malmö böra snarast möjligt vidtagas för att åtminstone den lufttrafik med västra Europa, som kan väntas under år 1922, måtte komma att beröra vårt land, är det önskligt, att beloppet blir tillgängligt redan innevarande år, och synes detta låta sig göra, mot det att anslaget å nästa års stat minskas med samma belopp.

De sålunda uppgjorda kostnadsberäkningarna förutsätta, att Malmö stad fullgör de prestationer, som kommittén anser böra ankomma på vederbörande kommun, d. v. s. lämnar fri mark ävensom ombesörjer anläggning av vägar samt, i den mån så erfordras, framdrager ledningar för vatten, avlopp, elektrisk kraft och lysgas. Skulle Malmö finnas icke vara villigt att fullgöra dessa prestationer, torde en station i södra Sverige kunna med ungefär lika fördel anordnas vid någon annan skånsk stad, exempelvis Trälleborg eller Hälsingborg. Sistnämnda stad lär särskilt vara intresserad av att flygstationen förlägges till densamma, och det har i sådan händelse ställts i utsikt betydligt bidrag från staden.

Emellertid kan det också befinnas önskligt, att medel finnas tillgängliga för påbörjande av flygstationer även i andra delar av landet. Chefen för marinens flygväsende har framhållit vikten av, att Stockholm snart erhåller en flygstation även för icke militära luftfartyg, så att Sverige kan deltaga i den internationella lufttrafik österut, som förr eller senare kan väntas komma till stånd. Möjligen kunna förhållandena så utveckla sig, att denna fråga eller frågan om anläggning av en flygstation i Göteborg snart nog blir aktuell. Därest av ovan angivna skäl någon flygstation vid Malmö ej kommer till stånd, torde det därför få ankomma på Kungl. Maj:t att använda berörda belopp å 170,000 kronor eller erforderlig del därav för en flygstation å annan ort i södra Sverige eller för påbörjande av någon av stationerna i Stockholm eller Göteborg, allt eftersom behovet visar sig mest trängande. En förutsättning härför bör då givetvis vara, att vederbörande städer bidraga till kostnaderna med belopp, som minst motsvarar de prestationer, kommittén ansett en kommun böra fullgöra för att få en flygstation förlagd i dess närhet. Emellertid har jag i det följande ansett mig kunna utgå från att beloppet i fråga kommer till användning för en sjö-flygstation vid Malmö, och återkommer jag senare till spørsmålet, om medel även för sådan händelse kunna i fall av behov beredas till påbörjande av någon av flygstationerna i Stockholm eller Göteborg.

Över huvud synes det lämpligen böra ankomma på Kungl. Maj:t att efter ytterligare förhandlingar med vederbörande avgöra, huruvida den nu ifrågasatta stationen skall anläggas direkt av staten eller utföras

av kommunen med förut angivet statsbidrag, i sistnämnda fall dock givetvis under statens tillsyn och kontroll.

Med anledning av marinstabschefens hemställan att samtliga flygstationer, som nu ifrågakomma att byggas, böra anläggas så, att de bliva gemensamma för lant- och sjöflygplan, får jag framhålla, att gemensamma stationer givetvis äro att föredraga, men att fordran på att erhålla sådana stationer icke får drivas så långt, att kostnaderna bliva avskräckande höga eller att stationerna måste förläggas så långt från vederbörande samhälle, att deras gagn ur kommunikationssynpunkt väsentligt förminska. Exempelvis skulle vid Malmö visserligen en gemensam lant- och sjöflygstation kunna anläggas vid Spillepengsmarken, men härför skulle erfordras så dyrbara uppmuddringar och uppkomma andra så höga kostnader, att det på lufttrafikens nuvarande stadium icke kan vara försvarligt att göra så stora utgifter. Vad beträffar Stockholm, äro utredningarna ännu ej avslutade, men antagligen skulle en gemensam station få läggas så långt från staden, att den tidsvinst, som uppstår genom lufttrafik, betydligt skulle reduceras genom den tid, som åtginge för färd från flygstationen in till staden.

Vad angår de årliga kostnaderna för en stations förvaltning och underhåll har kommittén uppgjort en tablå, beträffande vars innehåll torde få hänvisas till den vid protokollet fogade bilagan. Berörda tablå är upprättad under den förutsättning, att till en början anställas minsta möjliga stationspersonal och att underhållsarbetena i allmänhet kunna utföras av denna. De årliga utgifterna för en sjöflygstation hava i tablå beräknats till omkring 72,000 kronor. Till följd av den ifrågasatta inskränkningen i planen för utförande av stationen i Malmö och då densamma under år 1922 möjligen icke kommer att hållas öppen hela året, torde emellertid kostnaderna för denna station kunna något nedbringas, så att de årliga utgifterna till en början kunna beräknas till omkring 60,000 kronor. Större delen av detta belopp lär få bekostas av stationsinnehavaren, alldenstund åtminstone under de första åren endast obetydliga avgifter torde komma att inflyta vid stationen.

Någon utgiftsstat för den blivande stationen kan icke nu uppgöras, utan torde det, i fall stationen kommer att skötas direkt av staten, få ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma de erforderliga befattningshavarnas arvoden. Därvid lära dessa böra så jämkas, att de i huvudsak överensstämma med de avlöningar, som av staten nu betalas liknande befattningshavare. Medel till arvodenas bestridande samt till övriga utgifter för stationen lära få utgå av det ifrågasatta anslaget till befrämjande av lufttrafik. Jämväl i fråga om stationens drift lära Kungl. Maj:t böra

äga frihet att träffa avtal om densammans ombesörjande genom vederbörande kommun mot åtnjutande av motsvarande statsanslag.

Packhus- och tullbevakningsinspektionerna hava ifrågasatt lämpligheten av att, såsom kommittén föreslagit, åt flygstationsföreståndaren skulle uppdragas att handlägga jämväl tullgöromål. Då icke större personal synes böra till en början anställas vid flygstationerna än som är oundgängligen nödvändigt, synas relativt goda skäl tala för den av kommittén uti ifrågavarande avseende förordade anordningen. Efter ytterligare hörande av generaltullstyrelsen torde emellertid chefen för finansdepartementet framdeles få underställa Kungl. Maj:ts prövning, huru tullgöromålen vid flygstationerna må kunna ordnas på billigaste sätt för statsverket.

Vidare har kommittén väckt förslag om komplettering av den officiella väderlekstjänsten. Kommittén har därvid, under framhållande att en av förutsättningarna för färsäkerhet och regelbundenhet i lufttrafik är tillgång till för denna trafik ändamålsenliga väderleksunderrättelser, anfört bland annat:

*Komplettering
av den officiella väderlekstjänsten.
Kommittén.*

Den nuvarande svenska offentliga väderlekstjänsten, avsedd närmast för sjöfartens och lantbrukets behov, är inriktad huvudsakligen på att meddela underrättelser om väderlekens allmänna gång närmast jordytan. För lufttrafik är det av största betydelse att erhålla fortlöpande underrättelser även om väderlekens växlingar i högre luftlager. Då emellertid för lufttrafik i stort sett måste räknas med samma meteorologiska element som de, vilka förekomma i den svenska väderleksbulletinen, ligger det nära att genom komplettering av den offentliga väderlekstjänsten söka tillgodose lufttrafikens speciella behov av informationer.

För dessa speciella behov finnas till en början väderleksbulletinens uppgifter vara av för allmän natur för att kunna tjäna till säker vägledning. Mera exakta uppgifter angående vissa i bulletinen berörda element, kompletterade med motsvarande uppgifter angående väderlekens gång i de högre luftlagren, äro erforderliga. Vidare är det för lufttrafik av vital betydelse att erhålla närmare kännedom om sådana faktorer som vindarnas förekomst och fördelning i olika luftlager, deras riktning, hastighet och struktur, molnighetens höjdläge och struktur samt nederbördens art m. m. Av särskild vikt för routetrafik äro dessutom, icke minst ur färsäkerhetens synpunkt, underrättelser om längs routen förevarande eller väntade allvarliga lokala störningar i väderlekens allmänna gång, såsom åskväder, starka turbulenser, dimbildningar m. m.

Vidare finnes, att det under väderlekstjänsten samlade statistiska materialet kan, bearbetat ur lufttrafiksynpunkt, bliva av stor betydelse icke blott för den fortlöpande väderlekstjänsten utan även vid uppdragande av flygrouter samt vid uppgörande av kursplaner och tidtabeller för reguljär lufttrafik. För att detta material skall kunna vinna i tillförlitlighet, erfordras vetenskapliga undersökningar av meteorologiska företeelser, såsom vindstrukturen och de lokala väderleksfeno-

menen m. m., vilka hittills icke blivit med hänsyn till svenska förhållanden mera ingående studerade.

Kommittén tillkännagiver, att kommittén för erhållande av kännedom angående de åtgärder, som böra vidtagas för åvägabringande av meteorologiskt material, ändamålsenligt för luftfart, vänt sig till förste statsmeteorologen filosofie doktorn F. V. Lindholm, vilken lämnat en redogörelse för den senaste utvecklingen utomlands på detta område. Av redogörelsen framgår, att kunskapen om de högre luftlagrens beskaffenhet, som särskilt är av vikt för lufttrafiken, även är till gagn för tillförlitligheten av väderleksunderrättelserna i allmänhet. Då dessa nu meddelas av statens meteorologisk-hydrografiska anstalt, har det visat sig mest ändamålsenligt, att anstalten tillgodoser även lufttrafikens behov. Kommittén har för den skull från anstalten införskaffat förslag angående härför erforderlig utvidgning av väderlektjänsten. Enligt detta förslag skulle den nuvarande stationstjänsten utvidgas och förbättras genom anskaffande av nya instrument, någon ökning av personalen samt tätare dagliga observationer med därav följande ökade observationsarvoden och telegramkostnader. Därtill komme tilläggsarvoden åt observatörer för moln- och siktobservationer samt aerologiska undersökningar vid flygstationer jämte ett särskilt anslag för vindstudier. Genomförande av anstaltens förslag skulle medföra en engångskostnad av 122,700 kronor och en årlig kostnad av 139,560 kronor.

De utvidgade meteorologiska underrättelserna skulle bland annat på det sätt komma luftfarten till godo, att dagens synoptiska karta insändes till flygstationerna i form av ett samlingstelegram från den meteorologiska centralanstalten, kompletterat med en allmän översikt av den aktuella väderlekssituationen samt en allmän prognos.

Sedan berörda förslag uppgjorts, har styrelsen för statens meteorologisk-hydrografiska anstalt vid sina anslagsäskanden till jordbruksdepartementet för år 1922 hemställt om anslag för en väsentlig utökning av den allmänna väderlektjänsten, vilken utökning ansetts motiverad av ett allmänt behov och sålunda ej allenast ur flygtrafikens synpunkt. Vad som härigenom skulle åstadkommas sammanfaller emellertid i vissa delar med det ovan behandlade förslaget med hänsyn till lufttrafikens behov, vilket anstalten utarbetat för kommitténs räkning. Om dessa anslagsäskanden, på sätt i statsverkspropositionen hemställts, skulle av riksdagen beviljas, skulle alltså en del av de ändamål bli uppfyllda, vilka innefattas i anstaltens till kommittén avgivna förslag. Utöver de av anstalten framställda äskanden för år 1922 skulle därför enligt kommitténs beräkning erfordras allenast 99,900 kronor för bestridande av vissa engångs-

kostnader, varjämte de årliga kostnaderna för tillfredsställande av kommitténs särskilda önskemål skulle uppgå till 44,900 kronor.

Då ifrågavarande komplettering av väderlekstjänsten tills vidare endast är att betrakta såsom en underlättande förberedelse för den nya kommunikationsgrenens införande, anser kommittén det mest naturligt, att berörda kostnader åtminstone tills vidare bestridas genom ökning av anstaltens direkta statsanslag. Då vidare dessa kostnader närmast avse inköp av instrument, observationstjänstens ökande samt inledande av vissa förberedande studier, finner kommittén ifrågavarande anslag böra göras för ändamålet tillgängligt under innevarande år.

På sålunda anförda grunder har kommittén hemställt, att för införande av väderleksunderrättelser till luftfartens fromma måtte beviljas statsanslag med 144,800 kronor, att under innevarande år ställas till statens meteorologisk-hydrografiska anstalts disposition enligt de närmare föreskrifter, som kunna komma att av Kungl. Maj:t meddelas.

Meteorologisk-hydrografiska anstalten har i sitt utlåtande anført, bland annat:

Meteorologisk-hydrografiska anstalten.

Kommitténs framställning angående statsanslag för komplettering av den officiella väderlekstjänsten är grundad på det förslag, som anstalten på kommitténs begäran härom avgivit. Med hänsyn därtill att för närvarande endast trenne flygstationer skulle upprättas, föreslås emellertid vissa modifikationer uti anstaltens förslag, avsedda särskilt att åstadkomma ett nät av pilotballongstationer redan från början, oavsett det mindre antalet flygstationer, ävensom vissa inskränkningar i utrustningen med hänsyn till detta mindre antal flygstationer. Mot dessa förslag har anstalten intet att erinra. Vidare har kommittén ansett sig icke böra medtaga de anslag rörande en väsentlig utökning av den allmänna väderlekstjänsten, vilka anstaltens styrelse upptagit i sina anslagsäskanden för år 1922. Härom torde, särskilt med hänsyn därtill att motion inom riksdagens andra kammar blivit väckt om nedsättning av ifrågavarande, av Kungl. Maj:t begärda anslag, böra framhållas, att ifrågavarande utökning av väderlekstjänsten ingår såsom ett nödvändigt led i anstaltens förslag rörande komplettering av det meteorologiska undersökningsväsendet med hänsyn till lufttrafiken.

Vidare har anstalten framhållit, att vissa av engångskostnaderna synas kunna fördelas på mera än ett år, samt att ett belopp är behöfligt för expenser, inspektionsresor och extra arbetskraft i samband med den avsevärda ökningen av anstaltens arbeten, som blir en följd av ifrågavarande förslag. Med hänsyn härtill har anstalten hemställt, att till expenser, resor och biträden uppföres ett årsanslag av 6,000 kronor.

Kommittén har, fortsätter anstalten, föreslagit, att hela den för engångskostnader och ett års arbeten erforderliga summan skulle anvisas för innevarande år, varemot för följande år intet anslag beräknats. Det

synes anstalten, som, därest medel skola äskas å årets tilläggsstat, dessa böra upptaga de såsom engångskostnader av kommittén föreslagna beloppen, med av anstalten nyss ifrågasatta jämkningar, varemot kostnaderna för första årets arbete synas böra utgå å extra stat för år 1922.

Departementschefen.

Det sålunda uppgjorda förslaget till utvidgande av väderlekstjänsten i vårt land motsvarar icke till fullo de i den internationella lufttrafikkonventionen uppställda fordringarna. Det innebär emellertid grundläggandet av ett svenskt meteorologiskt underrättelseväsen för lufttrafik och synes ägnat att kunna vidare utvecklas till överensstämmelse med den internationella konventionens bestämmelser, i den mån lufttrafiken hos oss ökas och ytterligare medel kunna anvisas till väderlekstjänsten. Då omfördälda nu föreslagna utvidgningar i sin mån jämväl skulle ytterligare förbättra de meteorologiska underrättelserna i deras helhet samt alltså komma, bland annat, jordbruket och fisket till godo, anser jag mig böra tillstyrka, att de ifrågasatta åtgärderna vidtagas. Såsom kommittén meddelat, ingår en del av de belopp, som kommittén ansett nödiga för luftfartens behov, i de anslagsäskanden, vilka anstalten gjort för år 1922 och som av chefen för jordbruksdepartementet framförts under nionde huvudtiteln i årets statsverksproposition. Därest dessa anslag av riksdagen beviljas, skulle därutöver, med iakttagande av de av meteorologisk-hydrografiska anstalten föreslagna jämkningarna, för lufttrafikens tillgodoseende erfordras följande belopp, sedan de tre stationerna i Stockholm, Göteborg och Malmö tagits i bruk.

	Engångskostnader. Kronor.	Årliga kostnader. Kronor.
Observatörsarvoden och telegram	—	2,000
Utrustning för vindmätning vid 50 stationer å 800 kr. per station	40,000	—
Underhåll av vindmätningstrustning	—	1,000
Utrustning för pilotballongobservationer vid 7 meteorologiska stationer	12,600	—
Utrustning för pilotballongobservationer vid 3 flygstationer	5,400	—
Pilotballongobservationer vid 7 meteorologiska stationer, förbrukningsmateriel (gas och ballonger)	—	22,750
Pilotballongobservationer vid 7 meteorologiska stationer, observatörsarvoden	—	7,000
Pilotballongobservationer vid 3 flygstationer (förbrukningsmateriel)	—	9,750

	Engångs- kostnader. Kronor.	Årliga kostnader. Kronor.
Utrustning för aerologiska undersökningar vid 3 flygstationer	8,300	—
Aerologiska undersökningar vid 3 flygstationer (förbrukningsmateriel)	—	2,400
Anslag för vindstudier	30,000	—
Observatörsarvoden vid 3 flygstationer à 1,200	—	3,600
Expenser, resor och biträden	—	6,000
Summa	96,300	54,500

Vad angår posten å 2,000 kronor för observatörsarvoden och telegram, avser densamma ersättning för under natten företagna meteorologiska observationer och dessas expedierande. I utlandet förekomma sådana nattobservationer ofta till underlättande av den regelbundna lufttrafiken. Men då sådan trafik i Sverige under år 1922 icke torde komma att äga rum i större utsträckning, synes anslagsposten kunna minskas till 1,000 kronor.

Anslaget å 40,000 kronor till utrustning för vindmätning har meteorologisk-hydrografiska anstalten ansett böra utgå med 30,000 kronor under år 1921 och med återstoden eller 10,000 kronor under år 1922. Beträffande anslaget å 30,000 kronor för vindstudier, har detta upptagits bland engångskostnader, alldenstund anslaget avser förberedande studier, vilka, sedan de under de närmaste åren verkställts, icke skola återkomma. Enligt vad meteorologisk-hydrografiska anstalten meddelat, kan denna anslagspost fördelas på åren 1921, 1922 och 1923 med 10,000 kronor på varje år. Enär åtminstone under de första åren de meteorologiska observationerna vid flygstationerna torde kunna utföras antingen av stationschefen eller kontorsbiträdet, lär något arvode för sådana observationer icke nu behöva medtagas. Med iakttagande dessutom att under år 1922 blott en flygstation beräknas vara tagen i bruk samt att posten å underhåll av vindmätningstrustning icke behöver upptagas för år 1922, skulle följande anslagsbelopp erfordras för åren 1921 och 1922.

	År 1921.	År 1922.
Observatörsarvoden och telegram	—	1,000
Utrustning för vindmätning vid 50 stationer à 800 kr. per station	30,000	10,000
Utrustning för pilotballongobservationer vid 7 meteorologiska stationer	12,600	—

Bihang till riksdagens protokoll 1921. 1 saml. 244 häft. (Nr 286.)

	År 1921	År 1922.
Utrustning för pilotballongobservationer vid 1 flygstation	1,800	—
Pilotballongobservationer vid 7 meteorologiska stationer (förbrukningsmateriel)	—	22,750
Pilotballongobservationer vid 7 meteorologiska stationer, observatörsarvoden	—	7,000
Pilotballongobservationer vid 1 flygstation (förbrukningsmateriel)	—	3,250
Utrustning för aerologiska undersökningar vid 1 flygstation	2,800	—
Aerologiska undersökningar vid 1 flygstation (förbrukningsmateriel)	—	800
Anslag för vindstudier	10,000	10,000
Expenser, resor och biträden	3,000	6,000
	Summa kronor 60,200	60,800

I enlighet med den i tablån uppgjorda fördelning anser jag därför, att för komplettering av den officiella väderlekstjänsten böra uppföras a tilläggsstat för år 1921 60,200 kronor samt å 1922 års stat 60,800 kronor.

Då anslaget skulle ställas till meteorologisk-hydrografiska anstaltens förfogande, torde det böra anvisas å nionde huvudtiteln, mot det att det å sjätte huvudtiteln beräknade anslaget i motsvarande mån minskas. Kommittén har hemställt, att anslaget måtte bli tillgängligt redan innevarande år. Men enär de belopp för utökning av den allmänna väderlekstjänsten, vilka upptagits bland anslagsäskandena under nionde huvudtiteln, begärts först å 1922 års stat, synes anledning saknas att förfara på annat sätt beträffande flertalet av de i tablån upptagna anslagsposterna. Det är dock, såsom meteorologisk-hydrografiska anstalten framhållit, önskligt, att den del av dessa, vilken avser kostnaderna för den utrustning vid de meteorologiska stationerna, som behöves för den utvidgade väderlekstjänsten, kan vara tillgänglig redan i år, så att det blir möjligt att i förväg anskaffa instrument m. m.

Flygutbildning.

Kommittén har även upptagit frågan om anordnande av en statens flygskola och härom anfört, bland annat:

Kommittén.

I fråga om utbildning av civila flygplanförare har sådan såsom bekant tidigare förekommit i landet i förening med flygindustriell verksamhet. I och med att landets flygfabriker, till följd av de efter världskriget inträdda kris-konjunkturerna på den internationella flygmarknaden, upphört, ha emellertid de

därmed förenade flygskolorna nedlagts. Sporadiska försök att återupptaga flygskoleverksamheten utan samband med fabrikation ha visserligen sedermera under mer eller mindre provisoriska former förekommit, men ha genomgående misslyckats.

Å andra sidan har kommittén kunnat konstatera, att utan tvivel ett utbrett intresse för flygutbildning förefinnes samt att särskilt möjligheter för utbildning till trafikflygare äro åstundade. Trots detta förhållande ha emellertid under de senaste tvenne åren antalet årligen utbildade svenska civila flygare väsentligt nedgått, vilket närmast torde vara att tillskriva bristen på ordnade flygskoleförhållanden inom landet samt de ekonomiska och andra svarigheter, som kunna vara förenade med längre tids vistelse vid utländska skolor. I detta samband kan förtjäna uppmärksammas, att av Sveriges närmare 200 innehavare av flygcertifikat cirka 25 % äro civila samt att av de civila flygarna ett avsevärt antal, enligt vad som kunnat inhämtas, äro intresserade för utövande av trafikflygning. Dessa flygare inneha emellertid i regel endast det äldre, i Sverige på sin tid tillämpade och numera allmänt övergivna internationella certifikatet, vilket, sedan det nationella certifikatet under sistförflutna höst införts, saknar giltighet. Detta förarematerial kan sålunda icke komma till nytta för lufttrafikens behov, förrän möjligheter för fortsatt utbildning förefinnas.

Då några utsikter saknas att få till stånd en privat flygskola, har kommittén undersökt möjligheten att åstadkomma en flygskola genom statens försorg.

Kommittén har därvid funnit, att ett jämförelsevis billigt sätt att lösa frågan vore att övertaga Thulinverkens flygskola på Ljungbyhed, numera liggande under konkursförvaltning och möjlig att för ändamålet förvärva på särskilt förmånliga villkor. Kommittén har därför uppdragit åt sin ledamot, chefen för arméns flygskola å Malmslätt kapten G. von Porat och den senaste chefen för Thulinverkens flygskola, fältflygaren löjtnant E. Nordqvist att avgiva förslag angående inrättande av en flygskola å Ljungbyhed med övertagande av Thulinverkens skola. Enligt detta förslag skulle en skola för 10 elever betinga en engångskostnad av 135,200 kronor och en årlig kostnad av 247,200 kronor. Anordnas skolan för 20 elever, skulle engångskostnaden bliva 236,200 kronor och årliga kostnaden 468,800 kronor. Då utbildningen tänkts fördelad på två kurser per år, skulle i förra fallet 20 och i senare fallet 40 flygare kunna årligen utbildas. Därest en civil flygskola icke åstadkommes genom övertagande av Thulinverkens skola, skulle engångskostnaden för en skola för 10 elever bliva 303,700 kronor och för 20 elever 574,200 kronor. Den besparing, som skulle åstadkommas genom övertagande av Thulinverkens skola, skulle alltså bliva vid en skola för 10 elever 168,500 kronor och för 20 elever 338,000 kronor.

Enär kostnaden emellertid även vid övertagande av Thulinverkens skola skulle bliva så betydande, har kommittén icke ifrågasatt, att för-

slaget om en sådan skola framlägges redan för 1921 års riksdag, utan endast framhållit önskvärdheten av att åtgärder omedelbart vidtagas för uppgörelse med Thulinverkens konkursförvaltning om övertagande för statens räkning av de byggnader jämte den materiel och övriga utrustning, som ingå i nämnda verks flygskola å Ljungbyhed.

Enligt kommitténs mening bör dock möjlighet för utbildning av trafikflygare inom landet omedelbart i någon mån beredas, och kommittén har därför undersökt, vilka åtgärder, som i sådant syfte lämpligen kunna vidtagas, samt i detta avseende anfört:

Utgående från den omständigheten att ett litet antal för flygtrafik lämpliga flygare, som jämväl kunna tänkas komma att ägna sig åt detta yrke — tillsammans tolv å femton — redan förvärvat eller i år komma att förvärva här för erforderlig utbildning under militärtjänstgöring vid arméns och marinens flygvapen, torde behovet av ytterligare svenska trafikflygare under den närmaste tiden väl knappast överstiga tiotalet. Tio stycken svenska flygare, som redan förvärvat det förut gällande internationella certifikatet i avsikt att ägna sig åt yrket, men vilka på grund av ovan relaterade, i landet rådande konjunkurer inom flygindustrien ännu icke kunnat fullfölja sin utbildning, torde säkerligen finnas, vilka skulle använda sig av tillfället till fortsatt utbildning, om ett sådant utan allt för stora kostnader erbjöde sig inom landet.

Kommittén anser det ligga i statsmakternas intresse att snarast söka åstadkomma ett sådant tillfälle. Vid under hand gjord förfrågan hos de militära flygmyndigheterna har befunnits, att redan den befintliga tillgången till flygmateriel omöjliggör varje tanke på utnyttjande av militär flygmateriel till omtalade utbildning av civilflygare innevarande år. Följande år skulle emellertid i detta avseende en förbättring kunna förväntas ha inträffat, om anslag för ändamålet i år anvisas.

Då villkoren för uttagning till elever till nu nämnda fortsatta flygutbildning skulle kunna läggas så, att elevernas under densamma förvärvade färdighet under ofred tillgodofördes försvaret, synes det kommittén rimligt, att denna fortsatta utbildning av ett tiotal civila elever kunde äga rum vid exempelvis arméns flygvapen, varvid lärarkrafter, mekanici och servis, flygmateriel, flygfält, reparationsverkstäder etc. mot självkostnadspris ställdes till kursens förfogande.

Kursen kunde möjligen tänkas förlagd till Malmslätt, där dock hangarutrymme i sådant fall måste beredas. Om ett sådant förslag godtogs av de militära myndigheterna, skulle det medföra de mycket stora fördelarna för kursen av lärarkrafter och servis samt framför allt reparationsmöjligheter på platsen, ävensom tillgång till flygkompaniets undervisningsmateriel. Kostnaderna för en sådan kurs å Malmslätt torde i stort sett kunna beräknas som följer:

Drift- och övningsmedel	35,000: —
Underhållsmedel { 3 flygplan 100 HK }	50,000: —
{ 2 > 160 HK }	
Ökat hangarutrymme (för 5 flygplan)	50,000: —
	<hr/>
	Summa 135,000: — kr.

Det torde få anses som en mycket liten avgift, om eleverna själva i en dylik kurs, som torde kräva en varaktighet av c:a 5 månader, finge bidraga till sin fullständiga flygutbildning med en summa av 1,000 kronor. Statens bidrag till en dylik kurs för 10 elever skulle sålunda belöpa sig till 125,000 kronor.

För den händelse Malmslätt av något för kommittén ej överskådligt skäl ej skulle kunna för ändamålet disponeras, torde möjlighet förefinnas att för ändamålet använda Hägerstalunds för Stockholms luftförsvår avsedda flygplats, fortfarande med förhoppning om möjligheten av anlåtande av lärarpersonal, servis, materiel etc. från armén. Den minskning av ovan beräknade utgifter för en kurs å Malmslätt, som kan föranledas av befintligheten vid Hägerstalund av hangarutrymme för 4 flygplan, uppväges emellertid helt och hållet av nödvändigheten av flygfältets förbättring, de dyrbara transporterna till och från reparationsverkstäderna i Malmslätt, servicens dyrbarare förläggnings- och utspisningskostnader samt nödvändigheten att avlöna en eller annan lärare i teoretiska ämnen, vilken ej lämpligen kan tagas från flygkompaniet m. m.

Skulle det militära flygväsendets medverkan ej kunna erhållas, torde kursen kunna anordnas genom aeronautiska sällskapet i samband med något civilt flygföretag, ehuru omkostnaderna då givetvis bliva större, varför ett alltefter oständigheterna minskat antal flygare då kan utbildas.

Med anledning av vad sålunda anförts har kommittén hemställt, att ett anslag å 125,000 kronor måtte beviljas för år 1922 för att enligt av Kungl. Maj:t utfärdade närmare bestämmelser ett så stort antal som möjligt svenska flygare, vilka innehava före den 1 oktober 1920 gällande internationella förarcertifikat, måtte utbildas till trafikflygare.

Chefen för generalstabens har uti nu ifrågavarande avseende framhållit, att det ur försvarets synpunkt är önskvärt, att erforderlig tillgång å svenska flygplanförare finnes, och att dessa kunna i försvarets tjänst tagas i anspråk, då det gäller att värja landet mot anfall. Vidare har generalstabschefen anförst:

*Chefen för
general-
staben.*

De föreslagna åtgärderna för åvägabringandet av civil flygutbildning avse bland annat förberedelser för upprättandet av en statens flygskola genom övertagande av Thulinverkens byggnader å Ljungbyhed, belägna å kronan tillhörig mark. Kan ett sådant övertagande ske mot skälig gottgörelse, synes däremot icke någon erinran kunna göras. Dessförinnan bör dock utredas, huruvida kronan tillhöriga byggnader därstädes kunna disponeras i den utsträckning, förslaget avser, för förläggning m. m.

För att emellertid utbildning av trafikflygare omedelbart må kunna anordnas, föreslås inrättandet av en tillfällig utbildningskurs redan under innevarande år, vilken tänkts möjligen kunna förläggas till Malmslätt. Ehuru det måste anses vara av stor betydelse, att mellan det militära och civila flygväsendet en ändamålsenlig samverkan må kunna åvägabringas, synes det dock, innan beslut rörande detta spörsmål kommer att fattas, först böra närmare utredas, huruvida det kan vara lämpligt att å Malmslätt uti samma kurs eller vid samma skola förena utbildningen i både militär och civil flygning. Därest vederbörande

militära myndigheter icke hava något att erinra mot, att kronan tillhöriga byggnader å Ljungbyhed upplåtas till den tillfälliga utbildningskursen, torde det kunna ifrågasättas att dit förlägga densamma. Mot att militära lärare (instruktörer), i den mån så kan vara möjligt och lämpligt, mot ersättning meddela undervisning vid utbildning av civila trafikflygare, synes hinder icke böra förefinnas. Att lämplig ersättning bör utgå för begagnandet av den militära flygmateriel, som kan komma att användas vid ifrågavarande utbildning, torde icke behöva särskilt framhållas.

I samband med frågan om civil flygutbildning torde uppmärksamheten böra fästas vid att, med hänsyn till vårt lands geografiska förhållanden, denna utbildning även bör omfatta utbildning i förandet av vattenflygplan.

för
fortifikationen.

Uti sitt utlåtande har chefen för fortifikationen anfört:

Förslaget om ordnandet av den flygtekniska undervisningen och upprättande av en statens civila flygskola synes mig gott under förutsättning att medel härtill ej upptagas å fjärde huvudtiteln. Valet av Ljungbyhed till plats för denna undervisning finner sin förklaring i där redan befintliga anordningar, varigenom ekonomiska skäl tala för denna plats. Ur försvarets synpunkt är dock en mera centralt belägen ort att föredraga, erbjudande ett mera skyddat läge, goda förbindelser i alla riktningar samt större möjligheter till vinterflygutbildning. Ett provisoriskt förläggande till Malmen tillsammans med den militära flygskolan avstyrkes. Vårt militära flygväsende med sin provisoriska organisation och för vilket ännu kräves ett betydande arbete, innan det kan höja sig till ett flygvapen, kan för närvarande icke tåla belastningen av en sammankoppling med civilt flygväsende.

Chefen för
marinens
flygväsende.

Chefen för marinens flygväsende har uti förevarande ämne anfört:

Lufttrafikkommitténs förslag om anordnande av en statsskola för utbildning av flygförare synes mig icke minst med hänsyn till behovet av reservpersonal för arméns och marinens flygväsende böra genomföras så snart ske kan. Såsom villkor för åtnjutande av denna utbildning bör sökande förplikta sig att under förslagsvis 5 år efter utbildningens avslutande vid mobilisering tjänstgöra såsom reservflygförare vid det militära flygväsendet, och böra de sålunda utbildade fördelas i lämplig proportion mellan arméns och marinens flygväsenden. De statsutbildade flygförare, vilka ännu icke fullgjort sin värnpliktstjänstgöring, böra givetvis fullgöra densamma vid det militära flygväsendet efter liknande fördelning.

För ernående av en allsidig utbildning torde emellertid vara nödvändigt, att densamma omfattar jämväl förande av sjöflygplan, varför den föreslagna flygskolan vid Ljungbyhed bör fullständigas med en flygbåtsskola, förslagsvis i Landskrona.

I överensstämmelse med vad ovan anförts anser jag mig i avseende på kommitténs förslag om anordnande av en tillfällig flygutbildning för civila flygförare vid exempelvis arméns flygskola å Malmslätt böra med hänsyn till behovet av reservflygförare vid mobilisering uppställa ett bestämt krav därpå, att en viss del av dessa ifrågasatta elever, förslagsvis 4, utbildas vid marinens flygväsende. Mot antalet elever svarande del av för ändamålet avsett anslagsbelopp

bör givetvis därvid tillkomma marinens flygväsende för utbildningens anordnande. Densamma kan i så fall bedrivas i samband med utbildningen av flygbåtsförare vid marinen och taga sin början vid nästkommande års vinterflygskola januari 1922. Nödig instruktionspersonal för handhavande av sådan utbildning finnes för handen och utöver förefintlig flygmateriel behöfvlig sådan kan inom ramen av anslaget iordningställas.

Chefen för marininstaben har framhållit, att vid anordnande av statsunderstödd utbildning av civila flygare, vare sig tillfällig vid försvarets flygstationer eller framdeles vid civil flygskola, en del av eleverna bör erhålla utbildning i förande av sjöflygplan, på det att även marinen må kunna för försvarsändamål utnyttja de av staten för luftkommunikationerna nedlagda kostnaderna.

*Chefen för
marininstaben.*

Till följd av de betydande kostnader, som därmed äro förenade, har kommittén icke ifrågasatt, att till innevarande års riksdag framläggas förslag om inrättande av en civil flygskola, men ansett underhandlingar böra upptagas med Thulinverkens konkursförvaltning om övertagande för statens räkning av detta verks nuvarande flygskola å Ljungbyhed. Ovisst är dock, om sådana underhandlingar komma att leda till något resultat, i fall bestämt besked icke kan lämnas konkursförvaltningen, förrän frågan underställts 1922 års riksdag. Enär emellertid arméns flygskola på Malmslätt icke har tillräckligt utrymme för den fortsatta utbildningen av arméflygare, lär det vara ifrågasatt att för arméns räkning söka förvärva Thulinverkens flygskola, om den kan erhållas till antagligt pris. I så fall skulle måhända även några civila flygare kunna utbildas på Ljungbyhed, där i motsats till Malmslätt stora möjligheter till utvidgning förefinnas.

Departementschefen.

Innan lufttrafiken i vårt land tagit större omfattning och därigenom tillfälle till förvärvsmöjlighet kan beredas flera flygare än för närvarande, lär det knappast kunna ifrågasättas att anordna en skola för enbart civila flygare, då, såsom kommitténs utredning visar, kostnaderna bliva så höga. Den mest framkomliga vägen lär därför vara, att en civil flygskola kombineras med en militär, och torde därför möjligheten härför böra undersökas, därest fråga om anordnande av en ny militär flygskola uppkommer.

Om alltså en civil flygskola icke nu kan anordnas, är det emellertid önskligt, att tillfälle till ytterligare utbildning så snart som möjligt beredes en del svenska flygare.

Under det att fordringarna för erhållande av det tidigare internationella certifikatet gått ut på, att eleven skulle kunna manövrera flyg-

planet i stilla luft över flygskolefältet, erfordras numera allmänt, och i Sverige sedan hösten 1920, att han skall kunna behärska flygplanet under vanliga, vid långfärder i luften förekommande förhållanden. För detta ändamål måste utbildningsprogrammet omfatta förutom ett flertal planmässigt bedrivna flygövningar även en teoretisk kurs, kompletterad med praktiska övningar i materielens handhavande med mera. För erhållande av trafikförarcertifikat erfordras dessutom att hava genomgått en särskild tilläggskurs, omfattande såväl flygövningar som teoretiska studier. Ett betydande antal svenska flygare har nämnda äldre certifikat, men saknar möjlighet att inom landet skaffa sig den ytterligare utbildning, som numera fordras för att tjänstgöra såsom trafikflygare. Detta har åter medfört, att vid hittills förekommande lufttrafik i Sverige i allmänhet måst användas utländska förare. Olägenheterna av detta förhållande äro uppenbara. Vid bedrivande av lufttrafik är det särskilt ur färdssäkerhetens synpunkt av vikt, att vederbörande myndigheter äga noggrann kännedom om och kontroll över inom landet använda förare, vilket icke i samma omfattning kan äga rum beträffande utländska förare som med avseende på svenska. Ur försvarssynpunkt är det också en given olägenhet, att utländska förare erhålla noggrann kännedom om svenska landningsplatser och andra förhållanden ur flygteknisk synpunkt, liksom det å andra sidan i händelse av krig är fördelaktigt, att det finnes så många verkligt utbildade svenska flygare som möjligt.

Jag anser alltså, att det av kommittén framlagda förslaget att för en jämförelsevis ringa kostnad å Malmslätt anordna en tillfällig utbildningskurs för civila flygare är värt beaktande. Chefen för fortifikationen har dock för närvarande motsatt sig detsamma. Å andra sidan har chefen för marinens flygväsende, med hänsyn till behovet av reservflygare vid mobilisering, ansett, att en del av de ifrågasatta eleverna, förslagsvis fyra, böra utbildas vid marinens flygväsende. Med anledning härav och då svårigheter synas möta mot den föreslagna utbildningen av åtminstone samtliga ifrågasatta flygare vid Malmslätt, har chefen för marinens flygväsende på förfrågan meddelat, att fem flygare kunna under nästa år utbildas vid marinen med början vid dess flygskola vid Hägernäsviken å Stora Värtan i Stockholms län, utan att några särskilda fasta byggnader därför behöva uppföras. För anordnande av utbildningen skulle erfordras anskaffande av ett Albatrossflygplan och en tälthangar, och skulle kostnaden härför samt för drift- och övningsmedel kunna hållas inom ramen för halva det av kommittén för utbildningen beräknade beloppet av 135,000 kronor. Den av kommittén före-

slagna avgiften av 1,000 kronor skulle erläggas av varje elev, som dessutom skulle betala vad hans förplägning kostar statsverket.

Enär det är önskligt att under år 1922 kunna utbilda tio flygare, synes böra närmare undersökas, om ej de fem återstående skulle kunna få sin utbildning å Malmslätt eller vid Hägerstalund för återstoden av det av kommittén beräknade beloppet av 135,000 kronor. I så fall torde Kungl. Maj:t böra vara berättigad att utanordna vad av detta belopp icke åtgår till utbildningen vid marinens flygskola. Vidkommande det ökade hangarutrymme, som erfordras å Malmslätt, därest utbildningen dit förlägges, innebär det en välbehörlig förstärkning även för den nuvarande skolan och bör, om utbildningen av civila flygare sedermera förlägges till annan plats, inlösas för arméns räkning.

På grund av vad sålunda anförts får jag tillstyrka, att för utbildning till trafikflygare av ett antal svenska flygare, som erhållit före den 1 oktober 1920 i Sverige gällande förarcertifikat, må användas ett belopp av högst 135,000 kronor, samt att de avgifter, som erläggas för flygutbildning, må tillgodoföras det ifrågasatta anslaget till befrämjande av lufttrafik.

Vad angår frågan om beredande av flygingenjörutbildning samt tillfälle till flygtekniska studier och forskningsarbeten har kommittén erhållit yttrande från, bland annat, styrelsen för tekniska högskolan. Utifrån detta yttrande har styrelsen meddelat, att frågan om anordnande av flygtekniska studier redan stode på tekniska högskolans program. Ett inordnande av flygtekniken i högskolans kursplaner erfordrade införande av en professur i flygteknik, omfattande såväl aerodynamik som aerostatik.

Ang. beredande av flygtekniska studiemöjligheter.

För utbildningens ordnande ansåge styrelsen emellertid en förutsättning vara att undervisningen i hållfasthetslära inom den mekaniska fackavdelningen dessförinnan på ett tillfredsställande sätt ordnades, vilket styrelsen funnit endast kunna ske genom införande av den professur i nämnda ämne, varom styrelsen tidigare hemställt. Styrelsen ansåge därtill professuren i flygteknik icke böra införas tidigare än professuren i hållfasthetslära, samt att, därest sistnämnda professur icke nu kunde beviljas, behovet av flygteknisk utbildning tills vidare borde provisoriskt tillgodoses genom en årlig kortare föreläsningskurs, för vilken ett anslag av 3,000 kronor erfordrades.

Kommittén har i frågan anför:

Sedan styrelsen för tekniska högskolan delgivit kommittén förevarande utredning och förslag, har styrelsen i samband med sina äskanden ingivit underdånig hemställan om inrättande av en professur i flygteknik vid högskolan från och med år 1922. Vidare hemställer styrelsen, att den ifrågavarande professuren icke bör komma till stånd tidigare än en likaledes begärd professur i hållfasthets-

lära, utan att den sistnämnda bör äga företräde, därest icke båda kunna samtidigt beviljas. För denna eventualitet hemställas om ett anslag av 3,000 kronor å extra stat för år 1922 för anordnande av en kortare föreläsningkurs i flygteknik.

Kommittén har förklarat sig kunna biträda detta styrelsens förslag dock med erinran att, därest icke båda de omförmälda professurerna nu kunna samtidigt beviljas, företräde enligt kommitténs mening bör givas professuren i flygteknik.

Kommittén har alltså förklarat sig biträda den av styrelsen för tekniska högskolan gjorda hemställan i syfte att en professur i flygteknik måtte från och med år 1922 inrättas vid högskolan. Därest denna hemställan för närvarande icke kan beviljas, har kommittén biträtt styrelsens hemställan om ett anslag av 3,000 kronor för anordnande av en föreläsningkurs i flygteknik vid högskolan under år 1922.

Departements-
chefen.

Uti statsverkspropositionen till innevarande års riksdag har där-
efter under åttonde huvudtiteln föreslagits inrättandet av en professur i
hållfasthetslära vid tekniska högskolan samt beviljande av ett belopp å
3,000 kronor till arvode för en kurs i flygteknik vid högskolan.

Statsorgan
för hand-
läggning av
luftfarts-
ärenden.

Kommittén.

Kommittén har slutligen väckt förslag om inrättande av ett sär-
skilt statsorgan för handläggning av luftfartsärenden.

Jag tillåter mig därvid nämna, att kommittén vid behandling av
frågan om flygstationer på anförda grunder hemställt, att statens regle-
rande verksamhet ifråga om civila flygplatser utvidgas till att, med av-
seende på trafiksäkerhetens betryggande och flygväsendets befrämjande
i allmänhet, omfatta:

- A. meddelande av allmänna tekniska fordringar å flygplatser,
- B. tillhandagående med teknisk konsultation angående anläggning
och utrustning av flygplatser,
- C. utfärdande av trafikreglemente för flygplatser,
- D. verkställande av fortlöpande kontroll över flygväsendet med
avseende å trafiksäkerheten samt
- E. vidtagande av åtgärder, vilka vid nämnda kontroll eller eljest
för befrämjande av flygväsendets utveckling kunna befinnas ändamåls-
enliga.

Beträffande omförmälda statsorgan har kommittén anfört, bland
annat:

För att lufttrafiken i vårt land måtte komma att intaga den ställning
i nutidens trafikväsen, som utan tvivel tillkommer densamma, är det nödvändigt,
att ett statsorgan inrättas, som uteslutande har till uppgift att handlägga frågor

rörande sådan trafik och att i allmänhet ha sin uppmärksamhet riktad på utveckling och befrämjande av lufttrafiken.

Såväl i det av särskilda sakkunniga utarbetade förslaget till lufttrafikförordning för Sverige som i det på grundval av detta förslag och däröver avgivna utlatanden samt under samarbete med delegerade för övriga nordiska länder utarbetade utkastet till lag om luftfart förutsattes, att detta statsorgan skulle inordnas under kommerskollegium. Mot det sålunda avgivna förslaget har av de hörda myndigheterna m. fl. icke gjorts annan eriuran, än att lufttrafikkommittén anmärkt, att kommerskollegium måhända vore mindre lämpligt såsom centralorgan, då detta ämbetsverk icke lydde under kommunikationsdepartementet.

Kommittén har härefter omnämnt ett av kommerskollegium avgivet utlatande över utkastet till lag om luftfart. I detta utlatande har kollegium förklarat sig hysa starka betänkligheter mot att övertaga de föreslagna nya förvaltningsuppgifterna, men, under förutsättning att så komme att ske, ansett, att härför fordrades en ny särskild avdelning inom kollegium med en teknisk chef, en sekreterare och två skrivbiträden.

För att kunna bedöma huru centralorganet för lufttrafik bör organiseras, torde man, fortsätter kommittén, till en början böra taga i betraktande vilka uppgifter detta organ skulle få sig ålagda.

Enligt utkastet till lag om luftfart skulle centralmyndigheten huvudsakligen få följande åligganden:

1. registrering av luftfartyg och utfärdande av registreringsbevis,
2. medgivande av luftfartstillstånd för fartyg, som ej äro registrerade i Sverige eller i länder, med vilka Sverige avslutat luftfartskonvention,
3. liknande medgivande beträffande provfärder,
4. kontroll över fartygsbesiktning och fartygsinspektioner,
5. utställande av luftvärdighetsbevis och i vissa fall indragning av dylika bevis,
6. utfärdande av certifikat för förare och övrig besättning å luftfartyg,
7. medgivande av undantag från krav å certifikat,
8. utfärdande av bestämmelser angående flygplatser samt
9. utfärdande av vissa bestämmelser angående fartygshandlingar.

Därest lufttrafikkommitténs förslag genomföras, skulle det ytterligare tillkomma centralmyndigheten att handlägga de ärenden, som enligt vad omförmälts skulle innefattas i statens reglerande verksamhet.

Dessutom skulle centralmyndigheten, enligt vad kommittén framhåller, hava att handlägga frågor rörande flygvägar, frågor om väderlekstjänst, flygkartor och trådlös telegrafi med mera samt utfärdande av trafikbestämmelser för luftfartyg.

Vidare anför kommittén:

För den händelse, såsom kommittén beslutat föreslå, staten övertager skötseln av vissa mera betydande flygplatser, skulle det vidare tillkomma den centrala myndigheten att handhava överinseendet över sådana platser ävensom att föranstalta om utförandet av erforderliga reparationer eller mindre förbättringar av verkstadsbyggnader och hangarer m. m. å dessa platser.

I övrigt bör centralmyndigheten i allmänhet verka för lufttrafikväsendets utveckling och förkovran.

Av den sålunda lämnade redogörelsen framgår, att de arbetsuppgifter, som den centrala myndigheten skulle få sig ålagda, äro ganska betydande. Då såsom även kommerskollegium framhållit, dessa arbetsuppgifter kunna väntas hastigt ökas i och med lufttrafikens utveckling, skulle det, enligt kommitténs förmenande, utan tvivel vara för ändamålet lämpligast att inrätta en fristående myndighet om också till en början bestående blott av ett mindre antal befattningshavare. I utlandet har man i många länder för handläggning av ärenden rörande lufttrafik inrättat självständiga, ofta ganska stora ämbetsverk. Sålunda har i England inrättats ett särskilt ministerium, i Frankrike ett statssekreteriat och i Tyskland ett fristående ämbetsverk, vilket fått att handlägga även frågor angående automobilväsendet. Vad angår mindre länder, har en i Danmark tillsatt kommission såsom slutlig anordning föreslagit inrättandet av ett civilt statsflygdirektorat. Under de närmaste åren är det emellertid avsett, att de uppgifter, som skulle tillkomma detta direktorat, skulle utövas med bistånd av de under de militära ministerierna hörande flyginstitutionerna. I Spanien, Belgien och Norge handläggas de civila luftfartsärendena tills vidare av provisoriskt inrättade byråer i krigsdepartementet.

Ehuru det således skulle vara lämpligast, om man även i Sverige kunde få en fristående styrelse, vilken möjligen såsom i Tyskland vore centralmyndighet även för automobilväsendet, anser dock kommittén, till följd av den nödvändighet att iakttaga största möjliga sparsamhet, som den finansiella situationen i vårt land påbjuder, sig icke nu böra förorda, att en sådan särskild styrelse inrättas. Man torde i stället till en början få nöja sig med att i ett redan befintligt ämbetsverk inrätta en särskild byrå för lufttrafik. Vid val av detta ämbetsverk finnas visserligen skäl, som tala för kommerskollegium. De ärenden, som enligt utkastet till lag om luftfart skulle åligga den centrala myndigheten, äro rätt likartade med dem, som nu handläggas av kommerskollegii fartygsinspektion, och kollegii ställning såsom speciell representant för handel och näringar torde göra kollegium ägnat att verka för lufttrafikens utveckling. Kollegium har emellertid endast med tvekan förklarat sig villigt att åtaga sig de nya uppdragen. Den hastiga utveckling, som kan väntas beträffande lufttrafiken, samt de nya uppfinningar och anordningar, som helt visst under den närmaste tiden komma att tillämpas beträffande densamma, skola säkerligen nödvändiggöra många författningsändringar och andra åtgärder, som måste vidtagas av regeringen. Det kan därför måhända vara önskligt att för vinnande av mera intim samverkan med kommunikationsdepartementet det centrala organet inordnas i detta departement eller åtminstone förläggas till ett under detsamma lydande ämbetsverk. Det ämbetsverk, som i sistnämnda fall närmast skulle komma ifråga, lär vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Det torde dock möjligen vara mindre lämpligt att dit förlägga ärenden

angående lufttrafik, innan ämbetsverket erhållit den omorganisation, som troligen erfordras till följd av de nya uppgifter, som lära komma att åligga detsamma på grund av den nya väglag och den nya automobilförordning, som äro under utarbetande. Till dess närmare erfarenhet vunnits om den arbetsbörda, som kommer att påvåla centralmyndigheten för lufttrafik, kan det därför befinnas lämpligast att åtminstone provisoriskt förlägga densamma till kommunikationsdepartementet. En oeftergivlig förutsättning härför är dock, att chefen för den byrå i departementet, som skall handlägga lufttrafikärenden, erhåller en ganska vidsträckt beslutanderätt. De frågor, som byrån skall handlägga, kräva nämligen i allmänhet ett hastigare avgörande än som i regel kan ske, då ärenden skola föredragas inför regeringen. Jämväl utanordnande av belopp, som erfordras för reparationsarbeten m. m. å landningsplatser, som stå under statens förvaltning, bör kunna, därest medel för ändamålet anvisats av riksdagen, verkställas av byråchefen, så att endast frågor om större utgifter eller sådana av principiell natur behöva föredragas i statsrådet.

Det för lufttrafikväsendet erforderliga samarbetet med militära myndigheter torde — i likhet med vad fallet är vid järnväg, post och telegraf — böra upprätthållas genom beordrande till centralmyndigheten av en särskild militärassistent.

Redan av det skäl att inrättandet av ifrågavarande centralmyndighet för lufttrafiken är en försöksanordning, torde antalet tjänstemän böra så mycket som möjligt begränsas. Kommerskollegium har ansett, att för handläggning av de göromål, som skulle åligga centralmyndigheten enligt utkastet till lag om luftfart, skulle erfordras en chef med teknisk kompetens och avlöning såsom byrådirektör samt en sekreterare med administrativ erfarenhet. Ehuru betydande ytterligare göromål skulle åligga myndigheten enligt lufttrafikkommitténs förslag, anser kommittén sig dock icke böra föreslå, att större antal tjänstemän anställas än kommerskollegium hemställt. Till följd av de ökade göromål, som skulle tillkomma myndigheten, och den beslutanderätt chefen skulle äga, synes han dock böra beredas samma ställning och avlöning som byråchef. Enär chefen bör hava flygteknisk kompetens och helst även vanlig teknisk utbildning, samt åtskilliga författningsförslag torde behöva uppgöras av myndigheten och även andra ärenden av juridisk art torde förekomma, lär sekreteraren böra vara jurist. Och då ansvaret för vederbörande handlingars formella avfattning huvudsakligen skulle vila på honom, synes han böra, i fall centralmyndigheten förlägges till kommunikationsdepartementet, få förste kanslisekreterares tjänsteställning och avlöning.

Kommittén meddelar härefter, att å byrån jämväl böra vara anställda en kvinnlig registrator och en kvinnlig kontorsskrivare samt redogör för de avlöningsförmåner, som kommittén anser böra tillkomma de särskilda befattningshavarna.

På grund av vad sålunda anförts har kommittén hemställt, att för handläggning av luftfartsärenden inom statsförvaltningen måtte *dels* inrättas en särskild myndighet *dels* ock för denna myndighets verksamhet under år 1922 beviljas ett anslag av 26,000 kronor.

Väg- och
vatten-
byggnads-
styrelsen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har beträffande centralorganet framhållit följande:

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hyser den uppfattningen, att, därest lufttrafiken i vårt land skall kunna komma att intaga den ställning inom nutidens trafikväsen, som med flygteknikens nuvarande ståndpunkt och alltfört skedande kraftiga utveckling tillkommer densamma, tidpunkten nu är inne för upprättande av ett särskilt statsorgan, med uppgift uteslutande att handlägga frågor rörande lufttrafiken samt dennas utveckling och befrämjande.

För vårt lands vidkommande torde det därvid, främst av kostnadsskäl, icke kunna komma i fråga, åtminstone icke från början, att härför inrätta ett särskilt ämbetsverk, utan torde detta nya statsorgan för handläggning av luftfartsärenden lämpligen böra inrymmas under ett redan befintligt ämbetsverk.

På sätt framgår av det ovan anförda handläggas i Tyskland frågor angående lufttrafiken av samma ämbetsverk, som handlägger frågor angående automobilväsendet. Det är påtagligt, att dessa bägge samfärdsmedel hava mycket gemensamt och att de särskilt i fråga om modern motorteknik fordra liknande utbildning och kunskaper hos dem, som skola handhava överinseendet, varför de bägge frågornas hänförande till samma verk innebär en för statsverket fördelaktig lösning, då det kan förutsättas, att sådan kvalificerad teknisk chef och föredragande kan förvärfvas, som kan bliva gemensam för såväl lufttrafik- som automobilväsendet. En dylik anordning anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därför för vårt lands vidkommande vara den i föreliggande fall lämpligaste. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har hittills varit det ämbetsverk, som haft att handlägga frågor angående automobilväsendet, i vilket sammanhang styrelsen tillåter sig att här erinra om Kungl. Maj:ts vid 1920 års riksdag framlagda men av riksdagen dåmera avslagna proposition angående anslag för anställande inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av en särskild automobilinspektör.

Åberopande det anförda får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sin del förorda inrättande inom statsförvaltningen av ett särskilt organ för handläggning av luftfartsärenden ävensom på anförda skäl hemställa, att denna myndighet förläggas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Järnvägsstyrelsen har anfört bland annat:

Järnvägs-
styrelsen.

Då avsett är och även ligger i sakens natur, att chefen för det statsorgan, som skall handlägga lufttrafikärenden, bör redan från början även under det provisoriska stadiet erhålla en ganska vidsträckt beslutanderätt och kunna snabbt avgöra föreliggande uppgifter, synes det styrelsen, som om syftemålet bäst skulle vinnas genom att redan från början även med den fåtaliga personal här nu ifrågasatts låta statsorganet framträda såsom särskilt centralt verk under kommunikationsdepartementet. Styrelsen utgår dock härvid från den förutsättning, att med denna organisationsform icke skulle åstadkommas ökade kostnader för statsverket utöver vad kommittén föreslagit, i det även enligt styrelsens mening i fråga om arten och omfånget av organets verksamhet dess chef och övrig personal skulle erhålla den ställning och de lönevillkor kommittén föreslagit. Den organisationsform, styrelsen för sin del ifrågasatt, överensstämmer ju ock med nuvarande organisationsformer i förvaltningsväsendet, som förlägga allenast särskilt viktiga

spörsmål till Kungl. Maj:ts avgörande i statsrådet, medan bestämmanderätten i andra ärenden och så vitt styrelsen är bekant undantagslöst de rena verkställighetsåtgärderna, utanordnande av medel å beviljade anslag för verksamhet m. m. förlagts till de centrala förvaltningsverken. I övrigt torde med all sannolikhet kunna antagas, att mellan det nya statsorganet och övriga kommunikationsverk måste etableras ett rätt intimt samarbete, som synes bliva mera fruktbringande, då likställighet i organisationshänseende mellan dessa myndigheter föreligger.

Kommerskollegium har åberopat sitt förut omnämnda utlåtande över förslaget till lag om luftfart samt förklarat sig icke hava funnit anledning till erinran mot vad lufttrafikkommittén i nu förevarande ärende hemställt.

*Kommers-
kollegium.*

Vad angår det av kommittén föreslagna statsorganet, anser jag, att redan till följd av den nödvändighet att iakttaga största möjliga sparsamhet, som den finansiella situationen i vårt land påbjuder, det icke nu bör ifrågasättas att för handläggning av luftfartsärenden inrätta ett särskilt ämbetsverk, vilket säkerligen skulle medföra större kostnader än om tillsynen förlägges till en förut befintlig myndighet. Härtill kommer, att lufttrafiken hos oss ännu icke nått den utveckling, som torde vara en oundgänglig betingelse för en fristående styrelse.

*Departement-
chefen.*

Icke ens en särskild byrå inom ett redan befintligt ämbetsverk torde emellertid för närvarande behöva för ändamålet inrättas. Såsom av kommitténs redogörelse framgår, skulle en stor del av det tillämnade statsorganets arbete föranledas av de uppgifter, som skulle tillkomma detsamma enligt det för de nordiska länderna gemensamt utarbetade förslaget till lag om luftfart. Det har dock icke varit möjligt att, såsom ämnat varit, framlägga detta förslag för innevarande års riksdag. Vid sådant förhållande skulle centralmyndigheten under år 1922 blott komma att handlägga en del av de utav kommittén angivna ärendena. Jämväl de uppgifter, som på grund av de av kommittén gjorda förslagen skulle tillkomma myndigheten, skulle minskas genom att under år 1922 sannolikt blott en flygstation skulle vara i verksamhet. Därest riksdagen bifaller de kommitténs förslag, som jag ansett mig böra förorda, skulle det huvudsakliga arbete, som kommer att åligga centralorganet, vara att utarbeta ritningar och kostnadsförslag för en flygstation i södra Sverige samt att därefter övervaka densammas anläggning och sköta därmed sammanhängande göromål. Därjämte skulle utfärdas trafikreglemente för flygstationer och trafikbestämmelser för luftfartyg med mera. Med hänsyn till de begränsade uppgifter, som sålunda till en början skulle åligga tillsynsmyndigheten och då det på nuvarande utvecklingsstadium kan vara förenat med svårighet att avgöra, till vilket ämbetsverk tillsynen lämpligast bör för framtiden förläggas, synes mest ändamålsenligt, att

ifrågavarande uppgifter för närvarande anförtros åt en särskild sakkunnig, som skulle anställas å den byrå inom kommunikationsdepartementet, som handlägger luftfartsärenden. Härigenom skulle man icke på något sätt föregripa frågans slutliga avgörande. En förutsättning för att den sakkunnige fästes vid kommunikationsdepartementet är dock, att han, såsom även kommittén påpekat, erhåller en ganska vidsträckt beslutanderätt. De frågor, som han skall handlägga, kräva nämligen i allmänhet ett hastigare avgörande än som i regel kan ske, då ärenden skola föredragas inför Kungl. Maj:t. Särskilt bör, om anslag av riksdagen beviljas till en flygstation i södra Sverige, de härav betingade verkställighetsåtgärderna och utanordnande av för ändamålet erforderliga medel kunna av den sakkunnige beslutas enligt av Kungl. Maj:t fastställda bestämmelser. Vad arvodet åt den sakkunnige beträffar, lär det böra bli beroende av det arbete, som kommer att åligga honom, och den kompetens han innehar. Det synes dock icke efter ingången av år 1922 behöva överstiga omkring 8,000 kronor oberäknat dyrtidstillägg i enlighet med de grunder, som kunna komma att fastställas för befattningshavare i statsdepartementen och centrala ämbetsverk; och torde arvodet lämpligen böra utgå från ifrågavarande anslag till lufttrafikens befrämjande. Ett arvode av 8,000 kronor skulle ungefär motsvara den begynnelselönen, med avdrag av ett belopp motsvarande avgift för egen pensionering, som enligt de av riksdagen godkända nya avlöningsvillkoren för statsdepartementen från och med år 1922 tillkommer en förste kanslisekreterare. Enär det är avsett, att flygstationen i södra Sverige skall anläggas redan i år, och då vissa förberedande åtgärder i övrigt torde böra vidtagas, skulle den sakkunnige behöva börja sin verksamhet under detta års senare hälft. Därest det ifrågasatta anslaget av riksdagen beviljas, lär emellertid hinder icke möta, att från sjätte huvudtitelns allmänna besparingar utbetalas för år 1921 belöpande arvode åt den sakkunnige.

Sammanfattning.

Enligt vad jag ansett mig böra förordade beräknas alltså till befrämjande av lufttrafik under år 1921 åtgå följande belopp, nämligen:

till bidrag för anläggning av en flygstation i södra Sverige	kr. 170,000
till komplettering av den officiella väderlekstjänsten	» 60,200

Summa kr. 230,200

För år 1922 beräknas åtgå:

till driftkostnader för stationen i södra Sverige	kr. 60,000
till komplettering av den officiella väderlekstjänsten	» 60,800
till utbildning av flygare	» 135,000
till en sakkunnig inom kommunikationsdepartementet	» 8,000

Summa kr. 263,800

Tillhopa skulle alltså åtgå omkring 494,000 kronor, och av de 750,000 kronor, som beräknats i statsverkspropositionen, skulle återstå omkring 256,000 kronor.

Jag har förut omnämnt, att det kan visa sig önskvärt att vid flygstationen i södra Sverige på statens bekostnad uppföra en hangarbyggnad, ävensom att det kan finnas påkallat, att medel finnas tillgängliga för påbörjande av flygstationer i Stockholm och Göteborg.

Vidare tillåter jag mig nämna, att norska regeringen tillsatt en kommitté för förhandlingar med övriga nordiska länder angående fastställande av tullandningsplatser och infartszoner för luftfartyg och att, sedan även från dansk sida gjorts framställning i ämnet, Kungl. Maj:t den 4 mars 1921 uppdragit åt den svenska delegationen av den nordiska kommittén för dryftande av vissa spörsmål angående lufttrafik m. m. att i samråd med personer, utsedda av danska och norska regeringarna, uppgöra förslag angående fastställande av tullandningsplatser för luftfartyg samt infartszoner vid lufttrafik mellan Sverige, Norge och Danmark. En tullandningsplats för luftfartyg, som upprätthålla förbindelse mellan Sverige och Norge, torde företrädesvis kunna tänkas förlagd till Göteborg. Måhända kan det även vara lämpligt att för trafiken med Norge få en sådan landningsplats vid Karlstad. Därest, efter det de olika orterna blivit bestämda, Norge under den närmaste tiden påbörjar arbetet för ordnande av tullandningsplatser, kan det finnas önskvärt, att så även sker i Sverige, och att medel för ändamålet finnas tillgängliga. Den tullandningsplats, som eventuellt skulle förläggas till Göteborg, bör givetvis förenas med den flygstation därstädes, om vilken kommittén väckt förslag. Jag anser därför lämpligt att Kungl. Maj:t erhåller bemyndigande att av det ifrågasatta anslaget till befrämjande av lufttrafik använda lämpligt belopp, vars maximum framgår av det följande, för påbörjande av flygstationer i Stockholm eller Göteborg eller landningsplats i Karlstad. Enligt vad redan tidigare antytts, måste en förutsättning för att statsmedel skulle användas för nämnda ändamål vara, att vederbörande städer bidra till kostnaderna med belopp, som minst motsvarar de prestationer, kommittén ansett en kommun böra fullgöra för att få en flygstation förlagd i dess närhet.

Vad angår tullandningsplats för lufttrafiken med Danmark, bör denna givetvis förläggas till den flygstation i södra Sverige, varom jag väckt förslag.

Ytterligare är det önskligt, att under år 1922 något mindre belopp må kunna, i fall av behov, användas till subvention åt luftposttrafik.

*Subvention
åt luftpost-
trafik.*

*Ansökning
av Svenska
lufttrafik-
aktiebolaget.*

Uti en till Kungl. Maj:t ingiven ansökning hemställde Svenska lufttrafikaktiebolaget, att Kungl. Maj:t måtte, med hänsyn till värdet ur statens synpunkt av att Sverige fortfarande vore anknutet till ett internationellt lufttrafiknät och att därvid svenska fartyg komme till användning, hos riksdagen göra framställning om utbetalande till bolaget av gottgörelse för postbefordran med svenska luftfartyg i trafiken mellan Sverige och kontinenten med 1,000 kronor för varje färd mellan Malmö och Warnemünde och åter, dock högst 15,000 kronor per månad.

Kommittén.

Lufttrafikkommittén, vars yttrande inhämtats, har förklarat sig vara av den uppfattningen, att ersättning för postbefordran med flygplan å sträckan Malmö—Warnemünde bör av statsverket utbetalas till av generalpoststyrelsen förordad företag, vilket presterat fullgiltiga bevis för sin förmåga att ur ekonomiska, lufttrafiktekniska och postala synpunkter garantera den ifrågavarande trafikens genomförande på bästa sätt, samt att ersättningens storlek bör bestämmas efter hörande av generalpoststyrelsen.

*Generalpost-
styrelsen.*

Generalpoststyrelsen har uti avgivet utlåtande anført, att styrelsen kommit till den uppfattningen, att den ersättning, som av postmedel bör utgå för varje genom svenskt företags försorg utförd luftpostfärd från Malmö till Warnemünde och åter, bör fastställas till 600 kronor. Skulle Kungl. Maj:t anse, att än högre ersättning borde utgå för att bereda svenskt företag tillfälle att deltaga i luftposttrafik med utlandet — något som, enligt generalpoststyrelsens mening, är ur nationell synpunkt synnerligen önskvärt — torde det överskjutande beloppet böra gäldas av andra medel än postverkets. Generalpoststyrelsen ville i detta sammanhang framhålla, att en utveckling av lufttrafiken torde vara av stort allmänt intresse och av väsentlig betydelse för vissa postförbindelser.

*Departements-
chefen.*

På sätt förut omförmälts, lär under innevarande år icke komma till stånd någon luftpostbefordran mellan Sverige och Tyskland. Däremot är det att förvänta, att så skall äga rum under år 1922. Det är därvid önskligt, att även svenska luftfartyg redan från början deltaga i trafiken, ty det kan eljest tilläventyrs bliva svårt för Sverige att komma med, om trafiken framdeles upparbetas och blir lönande. Fördelaktigt är även, att svenskt luftrederi erhåller den erfarenhet, som en regelbunden trafik medför. Det tyska bolag, som under år 1920 deltog i trafiken mellan Malmö och Warnemünde, erhöll subvention av tyska staten, och sådan förekommer även i andra länder för upprätthållande av postbefordran medelst luftfartyg. Jag anser följaktligen, att statsverket bör kunna till ett av generalpoststyrelsen godkänt svenskt luftrederi lämna ett mindre

understöd utöver ersättningen från postverket. Postbefordran medelst luftfartyg mellan Sverige och Tyskland är avsedd att per månad fullgöras med 15 dubbelturer av svenskt och lika många dubbelturer av tyskt luftrederi, och har generalpoststyrelsen ansett sig kunna till det svenska rederiet av postmedel betala 600 kronor för varje resa fram och tillbaka, under det att Svenska lufttrafikaktiebolaget beräknat, att bolaget, för att icke göra någon förlust, bör tillerkännas 1,000 kronor för varje sådan färd. Emellertid skulle det svenska luftrederi, som kommer att delta i trafiken, självt äga uppbära inkomsterna för passagerare och av rederiet befordrade paket. Det synes vid sådant förhållande icke oskäligt, att rederiet eventuellt i början får vidkännas någon mindre förlust för att sedermera få den betäckt, när trafiken ökas. Det understöd för en linje mellan Sverige och Tyskland, som utöver gottgörelsen från postverket bör kunna av staten betalas för varje fullbordad resa fram och åter, synes därför icke böra överstiga omkring 200 kronor för varje dubbeltur eller 3,000 kronor för månad, och anser jag, att Kungl. Maj:t bör vara berättigad att av det ifrågasatta anslaget till befrämjande av lufttrafik utbetala en sådan ersättning. Då luftpostbefordran åtminstone år 1922 antagligen icke skulle äga rum under de för sådan befordran ogynnsammaste månaderna av året, skulle det belopp, som komme att utgå från anslaget, icke bliva så stort.

Såsom av den förut lämnade redogörelsen framgår, skulle för vissa tidigare specificerade ändamål, som avse lufttrafiken, under åren 1921 och 1922 beräknas åtgå tillhoppa 494,000 kronor. Härvid är emellertid att märka, att chefen för marinens flygväsende ansett, att de av kommittén angivna kostnaderna för uppförande av flygstationer äro i visst avseende väl högt upptagna. En nedsättning av den beräknade utgiften för flygstationen i södra Sverige är alltså icke utesluten särskilt till följd av de nu fallande prisen på materialier och arbete. Vidare beräknas vid flygstationen i södra Sverige inflyta avgifter för stationens begagnande. Dessa avgifter torde liksom de belopp, vilka skola erläggas för flygutbildningen, böra tillgodoföras ifrågavarande anslag. Då vidare eventuella flygstationer vid Stockholm och Göteborg eller landningsplats vid Karlstad i alla händelser icke kunna fullbordas för vad som återstår av det beräknade anslaget å 750,000 kronor, utan, om dessa arbeten böra under den närmaste tiden fullbordas, medel ändock måste begäras av 1922 års riksdag, anser jag, med hänsyn till önskvärdheten att så litet som möjligt belasta budgeten med nya utgifter, att för lufttrafikens befrämjande bör tillhoppa blott begäras ett anslag, som med omkring 100,000

kronor understiger det i statsverkspropositionen beräknade beloppet å 750,000 kronor. Av anslaget, för vars närmare användning redogörelse kommer att lämnas i följande års statsverksproposition, bör ,på sätt förut omförmälts, vad som avser komplettering av den officiella väderlekstjänsten anvisas å nionde huvudtiteln.

Under åberopande av vad förut anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels under sjätte huvudtiteln för befrämjande av lufttrafik å tilläggsstat för år 1921 bevilja ett reservationsanslag å 170,000 kronor och å extra stat för år 1922 ett reservationsanslag å 360,000 kronor,

dels under nionde huvudtiteln för komplettering av den officiella väderlekstjänsten å tilläggsstat för år 1921 bevilja ett reservationsanslag å 60,200 kronor och å extra stat för år 1922 ett reservationsanslag å 60,800 kronor,

dels ock besluta, att anslagen må användas i huvudsaklig överensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angivna grunder och enligt de närmare bestämmelser, som Kungl. Maj:t meddelar.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställan behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Edvard Söderberg.

Bilaga.

Approximativ kostnadsberäkning av drift och underhåll för en flygstation enligt tre alternativ.

A) Approximativ kostnadsberäkning av drift och underhåll för en kombinerad lant- och sjöflygstation med approximativt beräknade kostnader för stationsanordningar enligt följande:

4 st. flyghallar för vardera 4 flygplan	kr. 400,000
Slip	» 50,000
Bryggor och motorbåt	» 25,000
Reparationsverkstad	» 50,000
Bensinanläggning	» 15,000
Meteorologisk station	» 5,000
Diverse byggnader och materiel	» 75,000
	<hr/>
	Summa kronor 620,000

Driftkostnader.

Personal.

1 stationschef	kr. 10,000	pr år
1 kontorsbiträde	» 4,000	»
1 vaktmästare med fri bostad, värme och belysning å station	» 3,500	»
1 mekaniker å 450 pr mån.	» 5,400	»
2 d:o » 400 »	» 9,600	»
6 handräkningsmanskap, varav en chaufför samt 1 motorbåtsskötare å 350 kr. pr mån.	» 25,200	»

Väderlekstjänsten beräknas t. v. utförd av stationschefen.

Tull och passvisering beräknas kostnadsfri.

Transport till och från station för tull- och passpersonal beräknas å stationskostnaderna.

Gnist ej beräknad å station.

Belysning.

Belysning av kontor, vaktbostad och hallar, reparationsverkstad samt ytterbelysning (nattflygning ej beräknad)	» 1,000	»
	<hr/>	
	Transport kr. 58,700	pr år

	Transport kr.	58,700	pr år
<i>Värme.</i>			
För kontor, vaktbostad, hallar och reparationsverkstad	»	2,500	»
Förbrukningsmateriel å kontoret	»	1,500	»
D:o i hallar och reparationsverkstad m. m.	»	5,000	»
Rikstelefon	»	800	»
Bensin och olja för stationsbil och båt	»	3,000	»
<i>Underhållskostnader:</i>			
Å byggnader och stationsmateriel beräknas till c:a 3 % av anläggningskostnaderna	»	18,500	»
Oförutsedda kostnader c:a 10 % av förutstående	»	10,000	»
Stationspersonalen beräknas utföra underhålls- och reparationsarbeten å stationsanordningarna.			
		Summa kronor	100,000 pr år

Drift- och underhållskostnaderna för en kombinerad lant- och sjöflygstation belöpa sig alltså till

100,000 kr. pr år.

B) Approximativ kostnadsberäkning av drift och underhåll för en lantflygstation med approximativt beräknade kostnader för stationsanordningar enligt följande

2 st. flyghallar för 4 flygplan vardera	kr.	200,000
Reparationsverkstad	»	50,000
Bensinanläggning	»	15,000
Diverse byggnader och materiel	»	75,000
		Summa kronor 340,000

Driftkostnader.

Personal.

1 stationschef	kr.	10,000	pr år
1 kontorsbiträde	»	4,000	»
1 vaktmästare med fri bostad, värme och belysning å station	»	3,500	»
1 mekaniker å 450 pr mån.	»	5,400	»
1 d:o » 400 »	»	4,800	»
3 handräkningsmanskap, varav 1 chaufför å 350 kr. pr mån.	»	12,600	»
		40,300	

Belysning.

Belysning av kontor, vaktbostad och hallar, reparationsverkstad samt ytterbelysning	kr.	600	pr år
---	-----	-----	-------

Värme.

För kontor, vaktbostad, hallar och reparationsverkstad	»	1,500	»
	Transport kr.	2,100	pr år 40,300

	Transport kr.	2,100 pr år	40,300
Förbrukningsmateriel å kontoret »		1,000 »	
D:o i hallar och reparationsverkstad m. m. »		3,000 »	
Rikstelefon »		600 »	
Bensin och olja för stationsbil »		2,000 »	
<i>Underhållskostnader.</i>			
Å byggnader och stationsmateriel beräknas till c:a 3 % av anläggningskostnaderna »		10,000 »	
Oförutsedda kostnader c:a 10 % av förestående »		6,000 »	24,700
			<hr/>
	Summa kronor pr år		65,000

Drift- och underhållskostnaderna för en lantflygstation belöpa sig alltså till

65,000 kr. pr år.

C) Approximativ kostnadsberäkning av drift och underhåll för en sjöflygstation med approximativt beräknade kostnader för stationsanordningar enligt följande:

2 st. flyghallar för 4 flygplan vardera	kr.	200,000
Slip »		50,000
Bryggor och motorbåt »		25,000
Reparationsverkstad »		50,000
Bensinanläggning »		15,000
Meteorologisk station »		5,000
Diverse byggnader och materiel »		75,000
		<hr/>
	Summa kronor	420,000

Driftkostnader.

Personal.

1 stationschef	kr.	10,000 pr år
1 kontorsbiträde »		4,000 »
1 vaktmästare med fri bostad, värme och belysning å station . »		3,500 »
1 mekaniker å 450 pr mån. »		5,400 »
1 d:o » 400 » »		4,800 »
4 handräkningsmanskop, varav 1 motorbåtsskötare å 350 kr. i mån. »		16,800 »
		<hr/>
		44,500

Belysning.

Belysning av kontor, vaktbostad och hallar, reparationsverkstad samt ytterbelysning kr. 600 pr år

Värme.

För kontor, vaktbostad, hallar och reparationsverkstad »		1,500 »
		<hr/>
Transport kr.	2,100 pr år	44,500

	Transport kr.	2,100 pr år	44,500
<i>Förbrukningsmateriel å kontoret</i>	»	1,000 »	
<i>D:o i hallar och reparationsverkstad m. m.</i>	»	3,000 »	
<i>Rikstelefon</i>	»	6 0 »	
<i>Bensin och olja för stationsbil</i>	»	1,500 »	
<i>Underhållskostnader.</i>			
Å byggnader och stationsmateriel beräknas till c:a 3 % av an-			
läggningskostnaderna	»	12,600 »	
Oförutsedda kostnader c:a 10 % av förestående	»	6,700 »	27,500
			27,500
		Summa kronor pr år	72,000

Drift- och underhållskostnaderna för en sjöflygstation belöpa sig alltså till

72,000 kr. pr år.