

Nr 223.

Av herr **Julin**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrämjande av lufttrafik.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 93 angående befrämjande av lufttrafik har förutsatts, att ett enskilt företag skulle handhava trafiken ifråga. Det måste dock väcka betänkligheter, att åt ett enskilt bolag — låt vara med den kontroll, som erhålles genom de av Kungl. Maj:t tillsatta ledamöterna i bolagets styrelse — anförtro en verksamhet, som bedrivs praktiskt taget uteslutande med statens medel. Enligt ovannämnda proposition skulle ju anskaffning av erforderliga flygmaskiner ske med av från staten såsom lån bekomna medel, varjämte staten skulle helt täcka på trafiken uppkommande driftförluster. För en sådan verksamhet erfordras ju endast en obetydlig kapitalinsats från enskilt håll för att bestrida några mindre löpande utgifter och detta närmast av den anledningen, att den föreslagna subventionen torde komma att utbetalas i *efterskott*. Man torde således med fog kunna säga, att det blir staten själv, som driver trafiken, och det vill därför också synas vara mest lämpligt, att ett statsorgan har hand om densamma. En sådan organisation av lufttrafikverksamhet är för övrigt icke något nytt. I Nordamerikas Förenta Stater har sedan flera år tillbaka *postverket* därstädes omhänderhaft den tvärs över den nordamerikanska kontinenten gående luftpostlinjen — en linje, som fungerat anmärkningsvärt väl och som torde vara bland de mest moderna och bäst skötta i världen. Även i Tjeckoslovakien förefinnes statlig lufttrafik. För övrigt må här erinras om, att den för några år sedan uppehållna lufttrafiken mellan Porjus och Suorva utfördes genom vattenfallsstyrelsens försorg och således var statlig. Det är emellertid naturligtvis nödvändigt, att den statliga organisation, som får hand om nu ifrågasvarande lufttrafik, lämnas tillräcklig frihet i dennas skötsel, så att den senare kan bli fullt affärsmässig. Att endast ett affärsdrivande verk kan komma ifråga synes mig därför vara uppenbart. Av flera orsaker är *postverket* — som i hög grad företräder bl. a. vid lufttrafik knutna kommunikationsintressen — synnerligen lämpat att handhava skötseln av sådan trafik. Man kan med fog förvänta att *postverket*, som visat sig kunna på fullt affärsmässigt sätt upptaga och sköta ett stort antal skiftande rörelsegrenar, nu senast en omfattande diligenstrafik (för både post och passagerare), skall minst lika ekono-

miskt som vilket privat företag som helst kunna handhava även lufttrafik. Postverket har stort intresse i lufttrafikens utveckling, något som också vid åtskilliga tillfällen framhållits av generalpoststyrelsen. Postverket har också sedan ett antal år tillbaka understött olika lufttrafikföretag och därunder — genom den dagliga övervakningen av luftposttrafiken — förvärvat sig en ganska ingående kännedom om lufttrafik. Förhandlingar med utlandet i bl. a. luftpostala spörsmål har gjort, att generalpoststyrelsen blivit väl förtrogen med lufttrafikförhållandena i utlandet. Genom bl. a. sina många internationella förbindelser är generalpoststyrelsen för övrigt synnerligen skickad att föra de för lufttrafik till och från utlandet erforderliga och viktiga förhandlingarna om samtrafik m. m. Det bör icke heller förglömmas, att generalpoststyrelsen otvivelaktigt, särskilt gentemot utlandet, skulle hava större auktoritet än ett enskilt företag, något som har stor — inte minst ekonomisk — betydelse, bl. a. av den anledningen, att såsom i propositionen ifrågasatts, samarbete med utlandet i stor utsträckning skulle förekomma. Fördelen av att alla lufttrafikerfarenheter samlas hos ett ämbetsverk i stället för hos ett enskilt företag ligger i öppen dag.

En över allt vunnen erfarenhet är, att i lufttrafiken befordringen av post intager ett framstående rum. Denna lufttrafikens betydelse för postbefordringen kommer också att högst väsentligt ökas, så snart man kan — utan upptagande av särskilt s. k. luftporto — med luftfartyg sända all eller en stor del av brevposten till särskilt vissa länder. Postbefordringen blir, åtminstone då, huvudsaken i lufttrafiken. Ur postal synpunkt är det under sådana förhållanden givetvis endast till fördel, om postverket självt har lufttrafiken om hand.

Vad vidare passagerarintressena beträffar, finnes det enligt mitt förmenande stor anledning, för att postverket ombesörjer lufttrafiken. Med reguljär lufttrafik vill man ju ernå snabbast möjliga befordran av post, passagerare och gods. Generalpoststyrelsen, som ju är främste målsman för de postala synpunkterna, har i detta fall den fördelen att kunna företräda även passagerareintressena, eftersom dessa senare intressen praktiskt taget sammanfalla med de postala. Vid järnvägsbefordran kunna, som bekant, passagerare- och postintressen i vissa fall divergera; så bör dock ej förhållandet bli, då det gäller lufttrafik, eftersom det i detta fall den huvudsakligaste vikten ligger på, att befordringen sker så *snabbt* som möjligt. Därtill kommer en omständighet av icke oväsentlig ekonomisk betydelse. Såsom av bil. 2—5 i propositionen framgår, måste man beträffande inkomster av försålda passagerareplatser å flygplanen räkna med 15 procent provision (till resebyråer o. d.). Därest postverket omhänderhar lufttrafiken, kan försäljning av biljetter ske å *alla postkontor* i Sverige. Förutom den vinst, som ligger i att någon provision i så fall icke behöver utbetalas för resande från Sverige, måste man ha skäl att förmoda, att en sådan effektiv passagerareanskaffning, som onekligen skulle ernås genom det ovan antydda förfarandet genom biljettförsäljning på alla rikets postkontor, i icke oväsentlig grad skulle bidra till en

ökad passagerarofrekvens med åtföljande större inkomster. Det nu antydda sättet torde för övrigt vara en synnerligen lämplig åtgärd för att popularisera lufttrafiken.

Vad slutligen godsbefordringen i luften beträffar, är det helt naturligt, att denna knappast kommer att omfatta några egentliga varutransporter. I sin postpaketrörelse har ju postverket en redan färdig organisation, i vad det rör försändning av mindre gods, bl. a. till och från utlandet, som det ju här närmast skulle bli frågan om. Postverket och lufttrafiken hava, och komma efter all sannolikhet att i framtiden i än högre grad hava så många gemensamma intressen, att det enligt mitt förmenande vore oklokt att skilja dem åt i olika organ.

Det torde vidare vara klart, att de militära synpunkterna bättre kunna tillgodoses, därest lufttrafiken bedrivs av en statsmyndighet, än om hänsyn måste i varje särskilt fall tagas till privat kapitalintresse. Vad en uppmuntran av en flygmaskinsindustri beträffar torde postverket hava minst lika stora förutsättningar att bidra till uppkomsten av en sådan som ett enskilt företag.

Inom lufttrafikområdet, där utvecklingen går hastigt framåt, kunna (jfr prop. sid. 26) avsevärda förändringar inträffa och här i anledning därav i propositionen framhållits fördelen av ett icke alltför länge gällande avtal med ett lufttrafikföretag. Skulle dylika större förändringar inträffa, är det ju tydligt, att det vore betydligt fördelaktigare, om lufttrafiken handhades av en statsinstitution i stället för ett av privatkapital bundet bolag.

Ännu flera skäl — icke minst av ekonomisk art — förefinnas för ett postverkets handhavande av lufttrafiken. Så till exempel skulle, därest så ägde rum, svårigheterna att öva effektiv kontroll å säkerheten för bolaget lämnat lån för inköp av flygmaskiner bortfalla. Därest postverket handhar lufttrafiken, blir hela problemet förenklat till en vanlig anslagsfråga.

Det på sin tid mellan generalpoststyrelsen och A.-B. Aerotransport ingångna avtalet om luftpostbefordran mellan Malmö och Hamburg mot en ersättning av 350 kronor för varje nöjaktigt utförd enkel tur utgår med oktober månad detta år. Under sådana förhållanden synes en framkomlig väg vara, att postverket redan i år utför den föreslagna eventuella trafiken å linjerna Stockholm—Helsingfors och Oslo—Köpenhamn, under det att linjen Malmö—Hamburg—Amsterdam börjar trafikeras av postverket från och med nästa år. Detta så framt icke ovan omförmälda bolag befinnes villigt att redan i år frånträda sitt ovannämnda kontrakt i fråga om luftpostbefordran å linjen Malmö—Hamburg, då givetvis postverket redan 1925 kunde öppna förbindelse å linjen Malmö—Hamburg—Amsterdam.

I anledning av vad ovan anförts får jag vördsamt föreslå,

att riksdagen måtte,
dels bifalla, vad i Kungl. Maj:ts proposition nr 93 föreslagits under punkterna 1 och 2,

dels på så sätt bifalla, vad som föreslagits under punkterna 3 och 4, att de medel, som i anledning av förslaget komma att anvisas, ställas till postverkets förfogande för uppehållande av regelbunden lufttrafik i den utsträckning, i propositionen angivits och efter de närmare föreskrifter, som komma att av Kungl. Maj:t utfärdas.

Stockholm den 21 mars 1925.

Teodor Julin.
