

Nr 70.

Av herr Hansson, Gustav, m. fl., om statsunderstöd för yrkesmässig lufttrafik Göteborg—London.

Kungl. propositionen angående befrämjande av lufttrafik — införd å sjätte huvudtiteln — angiver i stort sett alternativa allmänna riktlinjer för ordnandet av trafiken under förestående två säsonger, och går, för riksdagens vidkommande, närmast ut på ett fastställande av kostnadsramen.

Lufttrafikpropositionen påkallar i år särskilt stort intresse, därigenom att den för första gången ställer riksdagen inför frågan om ett nära förestående förverkligande av landets under all framtid sannolikt värdefullaste lufttrafikled: flygtrafiklinjen från London över Sveriges två största städer, Göteborg och Stockholm, till Ryssland och vidare österut. Det gäller nu närmast den för linjen grundläggande och väl alltid för Sverige ur ekonomiska och kommersiella synpunkter viktigaste delsträckan, nämligen London—Göteborg. I Göteborg är redan allt ordnat för att mottaga lufttrafiken, och man kan, i fråga om Göteborg, med dess livliga handelsförbindelser med England, konstatera ett i alla samhällslager påfallande livligt intresse för att de pågående internationella förberedelserna för linjens öppnande till sommaren måtte slå väl ut.

Det program för det svenska lufttrafiknätets utveckling, som ligger till grund för förra årets proposition, hade utan tvivel ställt Englandslinjen framför även Malmö—Amsterdamlinjen, därest redan då lämplig och på havsflygrouter utexperimenterad materiel funnits att tillgå. Linjen beräknades i nämnda program kunna etableras först år 1927 och då i en utsträckning London—Göteborg—Stockholm. Under den i årets proposition flerstädes påpekade rastlösa utvecklingen av lufttrafiken, förändrande dess förutsättningar från säsong till säsong, ligger det vid följande av i stort skisserade utvecklingslinjer givetvis stor vikt å en snabb och förutseende anpassning efter de allmänna konjunkturena. Häri ligger också särskilt anledning till en statsmakternas grundliga prövning av föreliggande möjligheter att med erforderligt statsunderstöd få Englandslinjen till stånd redan i år, så mycket mer som härför föreligger så gott som fullkomligt oförbehållsamt gillande och förord icke blott av den i Göteborg konstituerade representationen för stadens lufttrafikintressen utan också av de i ärendet hörda myndigheterna, generalpoststyrelsen, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, chefen för flygvapnet, marinförvaltningen och marinens flygväsende, under det marinstabens yttrande innehåller intet som helst ställningstagande till de olika flyglinjernas sträckning och generalstaben finner

Englandslinjen av betydelse, först då den utsträckts över Stockholm och vidare österut.

Vid prövning av framkommande förslag till utvidgning av landets lufttrafiknät bör enligt motionärernas mening den största försiktighet iakttagas i fråga om engagerandet av statsmedel. Den till grund för statens subventionerig av lufttrafiken lagda principen, att Sverige bör beredas behörig andel i landet berörande internationell lufttrafik, för att därigenom tillförsäkras en gynnsam ställning vid ordnandet av sina förbindelser med utlandet, bör allt fortfarande följas, och tillämpningen av denna princip ytterligare skärpas i den mån den allmänna utvecklingen av linjeorganisationen gör det möjligt.

En förtjänst hos organisationsplanen för Englandslinjen i detta principiella avseende är, att densamma omfattar samverkan med samtliga de av linjen direkt berörda länderna, och särskilt att även norsk samverkan är under förberedelse på samma sätt som i Sverige och på samma grunder, varigenom denna flygförbindelse med England kan bli av skandinavisk betydelse. Även om denna samverkan för ögonblicket icke skulle kunna på alla håll och i alla avseenden fullt ut genomföras, vittnar emellertid denna omständighet om, att linjens etablering endast kan vara en tidsfråga. Det må därför synas klokt att från svensk sida detta tillfälle att såsom initiativtagande part inkomma å routen och från början deltaga i dess uppbyggande icke försittes, såframt ej vägande skäl därtill föreligga.

I detta avseende synes det välbetänkt att, såsom i föreliggande organisationsplan skett, under en inledande säsong planera linjen för varannandagstrafik med avgång från Göteborg måndagar, onsdagar och fredagar och från London tisdagar, torsdagar och lördagar, samt att utsträcka trafikperioden över oktober månad, varigenom ett värdefullt erfarenhetsmaterial bör kunna erhållas beträffande förutsättningarna för en framtida omläggning såväl i säsonghänseende som i fråga om nattflygtrafik. Härigenom och genom att man för närvarande icke binder sig vid viss flygmateriel för mer än en säsong eller påkallar subvention för längre tid, säkerställes givetvis en obehindrad anpassning efter den allmänna lufttrafikutvecklingen samtidigt med att kostnaderna för routens uppbyggande i möjligaste mån begränsas. Ehuru statslån icke begäres för inköp av flygmaterielen uppgår sålunda den sökta svenska trafiksubventionen för Englandslinjen till blott cirka 140,000 kronor, under det att trafiksubventionen för Malmö—Amsterdamlinjen för innevarande års flygsäsong är upptagen med 346,500 kronor, oavsett statslån för materielinköp. Fördelade på de totala säsongdistanserna, motsvara dessa subventionsbelopp för Englandslinjen kronor 1: 02,5 och för Amsterdamlinjen kronor 1: 75 per tillryggalagd km. I detta sammanhang synes böra närmare undersökas om icke den tillämnade driftstationen i Esbjerg ur frekvenssynpunkt åtminstone tills vidare borde förläggas till Kiel.

Chefen för kommunikationsdepartementet har med anförande av vissa betänkligheter ansett sig icke kunna tillstyrka den för det svenska deltagandet i Göteborg—Londonlinjen sökta trafiksubventionen. Oavsett att de anförda be-

tänkligheterna förefalla väl knapphändigt formulerade, synas de, vid uppmärksammande av de sakkunniga myndigheternas yttranden i ifrågavarande avseenden, kunna väsentligen skingras vid en närmare behandling av ärendet. Under alla förhållanden torde de icke böra anses vara av natur att förhindra frågans medtagande vid den ytterligare prövning, som i propositionen förutsättes angående flertalet i densamma berörda frågor.

I likhet med departementschefen anse motionärerna att staten lika litet för nattflygning som för vinterflygning bör delta vid bestridandet av lufttrafikens experimentkostnader. Genom trafikperiodens utsträckande till 1 november å Englandslinjen under sista delen av säsongen förutsättes visserligen framkomsten i mörker till ändstationerna, men att döma av trafikföretagets ansökan och de hörda myndigheternas yttranden torde detta icke påkalla särskilda med staternas ekonomiska bidrag vidtagna anordningar. I här ifrågavarande fall komme dessutom uppenbarligen en framtida omläggning av Englandslinjen för nattflygtrafik, i den mån extra anordningar härför erfordras, att påkalla sådan huvudsakligen utanför landets gränser, under det att de för Sveriges del torde inskränka sig till vissa belysningsanordningar vid Göteborgsstationen.

Med hänsyn till fördelningen av statens trafiksubventioner å olika linjer kan befaras, att konkurrens i någon mån kan komma att förefinnas mellan Englands- och Amsterdamlinjerna, med eller utan den senare routens utsträckande till Paris. Ett på utvecklingens nuvarande stadium eventuellt ofördelaktigt inflytande härav i fråga om linjernas finansiering torde dock för statens vidkommande böra ses i samband med, för vilka sträckor av linjerna statsunderstöd numera bör utgå. Såsom framgår av propositionen tenderar utvecklingen nämligen i detta avseende även hos oss allt mera till, att staten icke bör subventionera trafiklinjerna i deras utsträckning mellan utländska lufttrafikcentra. Betänkligheter i fråga om konkurrens mellan linjerna spåras för övrigt icke heller hos generalpoststyrelsen m. fl. myndigheter, vilka tvärtom föreslå att å Amsterdamlinjen i och för sig i flera avseenden önskvärda inbesparingar skola användas för subventioneringen av det svenska deltagandet å Englandsrouten.

Den enda egentliga anmärkningen från myndigheternas sida mot det föreslagna ordnandet av Englandstrafiken är av mera principiell natur och gäller att materiel och bemanning är utländsk. Generalstaben framhåller härvid, att ifrågavarande flygplantyper i nyanskaffning draga så stora kostnader och genom teknikens utveckling förbättras så hastigt, att deras antal i vårt flygvapen för närvarande i stort sett måste inskränkas till vad som erfordras för övningsändamål. Därför behöves givetvis tillgång till i inhemsk ägo varande materiel vid krigsutbrott. Meningarna angående tillämpningen av den angivna militära principen synes å andra sidan numera delade hos de militära myndigheterna. Marinförvaltningen, som bland de hörda myndigheterna måste anses representera sakkunskapen i fråga om materielanskaffningen i detta fall, ifrågasätter till och med, huruvida icke de betydande låne-

belopp ur statsmedel, som för närvarande erfordras för lufttrafikmateriel, och vilkas amortering och förräntning äro upptagna vid beräkningen av trafiksubventionen, med större fördel kunde användas på uppammandet av en i verklig mening inhemsk flygindustri.

Utan att närmare ingå på dessa frågor finna motionärerna, i likhet med marinförvaltningen och andra myndigheter, en förhyrning tills vidare av materiel i detta fall välgrundad. Å andra sidan lära hinder icke möta för inköp av den tillämnade materielen med statslån enligt för erhållande av sådant för närvarande gällande grunder, i händelse det inhemska innehavet skulle komma att uppställas såsom ett villkor för linjens öppnande. Å andra sidan eftersträvas uppenbarligen här, att under en inledande säsong inhämta grundläggande erfarenheter för linjens bedrivande samt att därefter även i fråga om den dyrbara materielen hava fria händer att anpassa sig efter vunna erfarenheter och lufttrafikens utveckling under året i allmänhet. Detta förtänksamma uppbyggande av trafiken måste i fråga om materielen förefalla så mycket mera välbetänkt, som ännu effektivare havsflygmateriel väntas framkomma redan under innevarande år, och även det under förberedelse varande norska deltagandet å linjen är baserat å chartering. Då sålunda väsentliga tekniska, finansiella och trafikpolitiska fördelar stå att vinna genom detta förfarande för närvarande, finna sig motionärerna kunna tillstyrka detsamma, dock med det av marinförvaltningen framställda förbehållet att vid fortsatt statssubvention bör förbindas det villkoret, att trafiken bedrivs med materiel i inhemsk ägo.

Även i fråga om bemanningen av flygplanen är det givetvis av betydelse att denna utgöres av svenska medborgare. Då emellertid för ändamålet utbildad svensk personal saknas och trafiklinjens etablering ännu icke är säkerställd, torde icke rimligen kunna såsom ett villkor för subvention uppställas, att sökanden på förhand skulle bekostat en dyrbar utbildning av personal för olika flygändamål. Avsteg från principen om svensk flygpersonal har också tidigare måst tagas vid etableringen av förefintliga statsunderstödda flyglinjer. Då vidare anmärkes, att enligt föreliggande handlingar utbildning av svensk bemanning under tjänstgöring såsom reservpersonal från och med linjens öppnande är tillämnad, torde även i detta avseende intet hinder föreligga för att routen tills vidare trafikeras med utländsk personal, men att därvid uppställes såsom ett villkor för fortsatt subventionering, att flygpersonalen skall vara svensk.

Beträffande subventionsmedlen för det svenska deltagandet å Englandslinjen finna motionärerna det önskvärt, att desamma kunna erhållas genom besparingar inom den nuvarande kostnadsramen. Möjligheterna härför torde också förefinnas, sedan numera, enligt vad departementschefen framhåller, den av statsmakterna önskade samtrafiken å Amsterdamlinjen torde kunna genomföras. Dessa besparingar torde i fråga om de av departementschefen anförda alternativen kunna beräknas till vid samtrafik under innevarande

kalenderår med Frankrike cirka 50,000 kronor och med Danmark eller Tyskland cirka 140,000 kronor. Ett konsekvent tillämpande av den internationellt vedertagna poolprincipen, för vilken möjligheterna nu synas föreligga, och varigenom den på Sverige kommande subventionen skulle beräknas till delsträckan Malmö—Hamburg, under det att den svenska materielen framfördes till Amsterdam eller Paris, skulle medföra en besparing å cirka 245,700 kronor, då även Holland deltog.

Ett såsom en eventualitet i propositionen ifrågasatt etablerande av en extra flygtrafiklinje Malmö—Berlin i anslutning till nattågen från Stockholm och Göteborg och förutsättande svensk trafiksubvention med cirka 112,000 kronor per budgetår torde på grund av den för Sverige försvinnande ringa tidsvinsten i jämförelse med vad andra till buds stående flyg- och tågkommunikationer erbjuda i varje fall icke kunna sättas före den vida betydelsefullare och bland annat av generalpoststyrelsen såsom en välbetänkt utvidgning av landets lufttrafikförbindelser betecknade Englandslinjen.

På grund av vad sålunda anförts, tillåta vi oss hemställa,

att erforderligt statsunderstöd måtte beviljas för yrkesmässig lufttrafik å en route Göteborg—London under innevarande år i enlighet med därom föreliggande i kungl. propositionen omförmälda ansökan.

Stockholm den 21 januari 1926.

G. W. Hansson.

Gustaf Boman.

Teodor Julin.
