

Nr 91.

Ankom till riksdagens kansli den 6 maj 1932 kl. 3 e. m.

Utlåtande i anledning av vissa av Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag till luftfartsväsendet m. m. jämte en i ämnet väckt motion.

(4:e avd.)

1:o) Uti den till riksdagen den 4 januari 1932 avlåtna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1932/1933 har Kungl. Maj:t i avseende å sjätte huvudtiteln, innefattande anslagen till kommunikationsdepartementet, föreslagit riksdagen (punkten 31 av det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag) att till understöd av regelbunden luftfart för budgetåret 1932/1933 anvisa ett extra reservationsanslag av 650,000 kronor. Understöd åt
regelbunden
luftfart.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sid. 74—83 av åberopade statsrådsprotokollet.

I sammanhang med Kungl. Maj:ts förevarande förslag har utskottet förehäft en inom andra kammaren av herr *R. Lundquist* i Rotebro m. fl. väckt motion, nr 174, däri hemställts, att riksdagen ville besluta

1) att, under förutsättning att sådan ändring av kontraktet med aktiebolaget Aerotransport, som i motionen föreslagits, kan uppnås, sänka det extra reservationsanslaget till understöd av regelbunden luftfart från 650,000 till 500,000 kronor;

2) att uttala sig för att under 1933 experimenten med nattpostflygning bära antingen helt inställas eller åtminstone väsentligt inskränkas; samt

3) att uttala sig emot iordningställande för närvarande som nödhjälpsarbeten eller eljest av landningsfält å flyglederna Stockholm—Malmö och Malmö—Göteborg—norska gränsen.

Rörande de av motionärerna till stöd för berörda framställning åberopade skälen får utskottet hänvisa till motionen.

För vart och ett av budgetåren 1925/1926—1929/1930 anvisade riksdagen anslag av 500,000 kronor till understöd av regelbunden luftfart. För budgetåret 1930/1931 höjde riksdagen, i anledning av väckta motioner, förevarande anslag till 600,000 kronor för möjliggörande av ökning av flygverksamheten. De sålunda anvisade understöden hava utgått till aktiebolaget Aerotransport.

I statsverkspropositionen till 1931 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att dels till understöd av regelbunden luftfart för budgetåret 1931/1932 anvisa ett extra reservationsanslag av 600,000 kronor, dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med ett i propositionen återgivet förslag till avtal mellan svenska staten och bolag, som erhöle understöd för idkande av regelbunden luftfart, träffa avtal om uppehållande av sådan luftfart.

Enligt nämnda förslag skulle statsverket till vederbörande bolag — under förutsättning att regelbunden luftfart upprätthölles med en tur dagligen i vardera riktningen å linjen Malmö—Amsterdam under hela året och å linjen Stockholm—Hälsingfors under minst 8 månader — för vart och ett av åren 1932—1936 utbetala ett understöd av 650,000 kronor med avdrag av det belopp, vilket såsom arvode skulle tillkomma i avtalet omförmäld granskningsman och rådgivare. Beträffande understöd för tiden 1 juli—31 december 1931 innehöll förslaget särskilda bestämmelser.

I riksdagens skrivelse nr 69 anfördes (punkten 1), att riksdagen ej kunnat undgå att uppmärksamma den svaga ekonomiska ställning, som aktiebolaget Aerotransport — vilket bolag var åsyftat i statsverkspropositionen — för det dåvarande hade. Under förutsättning att en rekonstruktion av bolaget åstadkommes och att därvid nytt kapital till belopp av minst 500,000 kronor insattes i företaget, ville riksdagen emellertid medgiva, att avtal för en femårsperiod slötes med bolaget på i huvudsak de villkor, som förenämnda avtalsförslag upptog; och beviljade riksdagen jämväl det av Kungl. Maj:t äskade anslagsbeloppet.

Alldenstund nyteckning av aktier till det av riksdagen angivna minimibeloppet icke hade fullbordats före den 1 juli 1931, då det gamla avtalet med bolaget gick till ända, förlängdes detta avtal till och med den 10 i samma månad. Sedan uppfyllandet av denna förutsättning för avslutande av nytt kontrakt säkerställt, har chefen för kommunikationsdepartementet, enligt av Kungl. Maj:t den 26 juni 1931 lämnat bemyndigande, den 10 juli 1931 undertecknat avtal med aktiebolaget Aerotransport om uppehållande med statsunderstöd av regelbunden luftfart från och med den 11 juli 1931 till utgången av år 1936. I kontraktet har intagits bestämmelse, att bolaget är skyldigt underkasta sig den granskning från riksdagens revisorers sida rörande statsunderstödet användning, som Kungl. Maj:t kan komma att föreskriva. Frånsett tidpunkten för ikraftträdandet samt en mindre redaktionsändring överensstämmer i övrigt det avslutade kontraktet med det i statsverkspropositionen till 1931 års riksdag intagna förslaget.

De i aktiebolaget Aerotransport nytecknade aktiebeloppen uppgå nu till en summa av 550,000 kronor, vilken till fulla kontant inbetalats. Före nyteckningen nedskrevs det gamla aktiekapitalet till 34,000 kronor. Bolagets aktiekapital uppgår alltså för närvarande till 584,000 kronor.

I statsverkspropositionen lämnas till en början en redogörelse för frågan om avskrivning av aktiebolaget Flygmateriels skuld till luftfartslånefonden,

varom 1931 års riksdag fattat beslut. Härefter redogöres för luftfarten under 1931.

Därefter har till behandling upptagits en av aktiebolaget Aerotransport gjord framställning rörande inskränkning av tiderna för den regelbundna luftfarten under år 1932.

I en till Kungl. Maj:t ingiven skrift har bolaget anfört bland annat:

För trafiken år 1932 har bolaget i samråd med luftfartsmyndigheten förhandlat med det holländska bolaget Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (K. L. M.) angående trafikperioder. K. L. M. har därvid förklarat sig i princip ense om att i samtrafik med Aerotransport snarast övergå till helårstrafik å Amsterdamleden. Dock anser K. L. M., att för att denna helårstrafik skall erhålla största möjliga effektivitet dagsanslutning icke endast skall förefinnas å leden Malmö—Amsterdam utan även mellan Malmö å ena och London och Paris å andra sidan. Förberedelser pågå sålunda för att under vintermånaderna vissa delar av sträckorna Amsterdam—London och Amsterdam—Paris skola kunna flygas i mörker, så att trafiken kan fortgå obehindrat året runt. Dessa arbeten kunna dock icke beräknas bliva färdiga till år 1932. Bolagen hava därför ansett det lämpligast att under år 1932 trafikera med passagerarflygplan under tiden 1 mars—1 november och att under månaderna februari och november trafikera med postflygplan för att erhålla ytterligare erfarenheter före övergången till helårstrafik. På så sätt undviks under övergångsperioden onödiga risker för passagerare.

Å Hälsingforslinjen kan sommartrafiken påbörjas den 1 maj, då flyghamnarna beräknas bliva isfria. Vintertrafik å samma sträcka kan först ifrågakomma, när Bromma flygfält blir iordningställt, då möjligheter att under betryggande former starta och landa med stora trafiklandflygplan för närvarande icke förefinnas i Stockholm. Brommafältet torde kunna beräknas bliva användbart under vintern 1932—33, varför ävenledes å Hälsingforslinjen trafik i full utsträckning från och med år 1933 är att förvänta.

För år 1932 har bolaget träffat överenskommelse med Aerobolaget om sex månaders trafik från och med den 1 maj till och med den 31 oktober. Huruvida Aerobolaget är i stånd att upprätthålla trafiken mer än fem månader, är ännu ovisst, men för den händelse detta icke skulle kunna ske, skulle aktiebolaget Aerotransport ensamt trafikera linjen under oktober månad.

För Amsterdamlinjen har bolaget beställt nytt trafikflygplan, som beräknas kunna levereras i februari månad 1932

Under återopande av vad sålunda anförts, har aktiebolaget Aerotransport hemställt, att för år 1932 måtte godkännas, att trafik upprätthölles å Malmö—Amsterdamlinjen från och med den 1 februari till och med den 30 november och å Stockholm—Hälsingforslinjen från och med den 1 maj till och med den 31 oktober, samt att fulla subventionsbeloppet måtte utbetalas, enär bolaget dels för förberedandet under år 1932 av helårstrafik från och med den 1 januari 1933 finge vidkännas avsevärda kostnader, dels ock år 1932 sannolikt även måste under viss period upprätthålla dubbeltrafik å Hälsingforslinjen.

Bolaget har därjämte hemställt, att vid bedömandet av trafikprogrammet och subventionen för år 1932 hänsyn måtte tagas till de nuvarande osäkra ekonomiska förhållandena, vilka syntes kunna medföra, att det fastställda årliga subventionsbeloppets reella värde komme att avsevärt minska.

I en senare ingiven skrift har aktiebolaget Aerotransport anhållit om till-

stånd till sådan ändring beträffande trafiken på Amsterdamlinjen under år 1932, att postflygningen under februari månad utbyttes mot postflygning under december. Det holländska bolaget K. L. M. hade nämligen förklarat, att det icke kunde deltaga i posttrafiken under februari, men vore i stället berett att uppehålla trafik även under december månad. För upprätthållande av trafiken i februari skulle därför fordras, att Aerotransport ensamt utförde dubbelturer varje dag, vilket givetvis komme att medföra betydande extra kostnader.

Under förutsättning av bifall till detta ändringsförslag skulle trafiken under år 1932 upprätthållas av aktiebolaget Aerotransport och K. L. M. gemensamt från och med den 1 mars till årets slut.

Departementschefen har för egen del anfört följande.

Den i § 3 i avtalet med aktiebolaget Aerotransport stadgade minskningen av statsunderstödet med 2 kronor för varje flygkilometer, varmed bolaget brutit i de prestationer, som enligt kontraktet skolat utföras, innebär ett avdrag för varje inställd enkeltur, å linjen Malmö—Amsterdam av 1,400 kronor och å linjen Stockholm—Hälsingfors av 830 kronor. Såsom förut nämnts, har — med avvikelse på denna punkt från de sakkunnigas förslag — i avtalet införts bestämmelse, att för perioden 11 juli 1931—31 december 1932, betraktad såsom övergångstid, trafiken finge begränsas enligt Kungl. Maj:ts närmare bestämmande. I förra årets statsverksproposition, vari denna för bolaget gynnsamma ändring av de sakkunnigas förslag till avtal förordades, uttalades emellertid efter det underhandlingar förts med bolaget, att under år 1932 någon avkortning av trafiken å Finlandslinjen icke skulle äga rum men att däremot trafiken å Amsterdamlinjen blott vore avsedd att uppehållas tio månader. Härvid lär man hava utgått ifrån att trafiken å båda lederna skulle äga rum med flygplan, som kunna medtaga passagerare. Att, såsom skett under omkring en månad år 1931 och är avsett att äga rum under en del av år 1932, å Amsterdamlinjen blott använda flygplan, som kunna medföra post och gods, torde ej kunna anses vara en för staten tillfredsställande anordning. För den av bolaget ifrågasatta begränsningen av luftfarten under år 1932 synas emellertid särskilda skäl föreligga. Varken bolaget eller det samtrafikerande holländska luftfartsföretaget kan nämligen förrän till den 1 mars anskaffa för trafiken å expresslinjen till Amsterdam lämpliga passagerarflygplan, och vidare uppgives det möjligen medföra svårighet att redan år 1932 under november och december, som äro de för flygningen besvärligaste månaderna, på fullt betryggande sätt ordna befordran av passagerare. Vad angår Finlandslinjen är det svårt att utsträcka trafiken till åtta månader, förrän flygplatsen å Brommafältet blir färdig. Ehuru en begränsning, på sätt bolaget ifrågasatt, av trafiken under år 1932 är att beklaga, torde den dock med hänsyn till sålunda förebragta skäl knappast kunna undgås. På grund härav och i betraktande av vad i övrigt anförts från bolagets sida anser jag mig kunna tillstyrka medgivande, att oavkortat statsunderstöd för år 1932 utbetalas till bolaget, även om trafiken inskränkes så som bolaget nu angivit.

Med avseende å frågan om det för nästa budgetår till understöd av regelbunden luftfart erforderliga beloppet har departementschefen erinrat, att enligt det mellan Kungl. Maj:t och kronan samt aktiebolaget Aerotransport avslutade kontraktet statsverket skall för vart och ett av åren 1932—1936 till bolaget utbetala ett understöd av 650,000 kronor, med avdrag dock

för vad som åtgår till arvode åt granskningsmannen. Det för nu löpande budgetår till ifrågakvarande ändamål anvisade anslaget uppginge emellertid till endast 600,000 kronor. Detta berodde därpå, att anslaget för budgetåret 1930/1931 icke helt utnyttjades, till följd varav viss reservation vore att påräkna. För nästkommande budgetår däremot måste enligt departementschefens mening hela årsbeloppet upptagas i budgeten.

Departementschefen har erinrat om vissa inskränkningar, som aktiebolaget Aerotransport vidtagit i 1931 års trafik; liknande inskränkningar kunde jämväl eventuellt inträffa beträffande trafiken under november och december 1932. Departementschefen har det oaktat tillstyrkt, att oakortad subvention enligt föreliggande avtal tillerkännes bolaget för år 1932.

För egen del har utskottet ej velat motsätta sig att förevarande anslag för nästkommande budgetår bestämmas till det av Kungl. Maj:t äskade beloppet 650,000 kronor. Utskottet förutsätter emellertid, att, därest några mera väsentliga begränsningar inträffa i den för år 1932 avtalade linjetrafiken, det tages under förnyat övervägande, huruvida ej detta skäligen bör föranleda någon nedsättning i subventionsbeloppet. Genom sålunda uppkommen besparing bleve syftet med den i ämnet väckta motionen i viss mån tillgodosett.

Till de jämväl motionsvis berörda frågorna om kostnaderna för postflyget och om anslag till luftfartsleder återkommer utskottet under punkt 5:o) här nedan.

Under åberopande av vad utskottet sålunda anfört, hemställer utskottet,

a) att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag, må till *understöd av regelbunden luftfart* för budgetåret 1932/1933 anvisa ett extra reservationsanslag av 650,000 kronor;

b) att ovannämnda i den av herr Lundquist i Rotebro m. fl. väckta motionen II: 174 gjorda yrkande om sänkning av nu förevarande anslag må anses besvarat med vad utskottet ovan anfört.

2:o) Kungl. Maj:t har (punkt 32) föreslagit riksdagen att till radiotjänst för luftfarten för budgetåret 1932/1933 anvisa ett extra anslag av 40,000 kronor.

I statsverkspropositionen till 1931 års riksdag (sjätte huvudtiteln, punkt 34) föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att till radiotjänst för luftfarten för budgetåret 1931/1932 anvisa ett extra anslag av 40,000 kronor. Såsom framgick av propositionen var anslaget beräknat med utgående från att radiotjänsten skulle övertagas av telegrafstyrelsen samt avsett till radiotjänst å flygplatserna i Stockholm, Kalmar och Malmö. Det begärda anslaget beviljades, därvid riksdagen emellertid uttalade (skrivelsen nr 69, punkt 2), att riksdagen förutsatte, att jämväl Göteborg kunde i erforderlig utsträckning beredas liknande radiotjänst.

I skrivelse den 25 september 1931 har *telegrafstyrelsen* meddelat, att

*Utskottets
yttrande.*

*Radiotjänst
för luft-
farten.*

för nästa budgetår ett till 46,000 kronor förhöjt belopp beräknas bliva erforderligt för ifrågavarande ändamål. Ökningen är föranledd därav, att aktiebolaget Aerotransport till styrelsen uppgivit, att nattposttrafiken skulle under budgetåret 1932/1933 pågå längre tid än under innevarande budgetår. Vid beräkningarna har styrelsen utgått ifrån att endast markstationerna i Stockholm, Göteborg och Malmö vore erforderliga, att flygtrafiken skulle hålla sig vid tider, som av aktiebolaget Aerotransport angivits i skrivelse till styrelsen den 7 september 1931, att personal utöver den under år 1931 använda ej krävdes samt att stationen i Kalmar, såsom för framtiden obehörlig, kunde nedmonteras.

Departementschefen har för egen del anfört följande:

I statsverkspropositionen till förra årets riksdag angavs såsom förutsättning för telegrafstyrelsens övertagande av radiotjänsten, att ägarerna eller innehavarna av vederbörande flygplatser tillhandahölle för radioanläggningarna erforderlig kraft samt markområden och lokaler ävensom ombesörjde belysning, uppvärmning och städning av lokalerna, samt att till radioanläggningarna hörande starkströmskablar utan ersättning ställdes till telegrafverkets förfogande. Omförmälda förutsättning har i behörig ordning uppfyllts.

I den av telegrafstyrelsen omnämnda skrivelsen har aktiebolaget Aerotransport angivit, att under budgetåret 1932/1933 skulle förutom dagtrafik upprätthållas nattposttrafik å linjerna Stockholm—Malmö och Malmö—Hannover—Amsterdam under sju månader samt å linjen Göteborg—Malmö under fyra månader. Då under nuvarande förhållanden statens utgifter för nattposttrafiken icke synas böra väsentligt ökas, läser denna trafik under år 1932 få begränsas till ungefär lika lång tidsperiod som under nästlidet år eller omkring fyra månader. Anslaget till radiotjänst för luftfarten torde vid sådant förhållande kunna upptagas med oförändrat belopp, 40,000 kronor.

*Utskottets
yttrande.*

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förevarande förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må, i likhet med vad för innevarande budgetår ägt rum, till radiotjänst för luftfarten för budgetåret 1932/1933 anvisa ett extra anslag av 40,000 kronor.

**Instrument-
utrustning
och försök
med instru-
mentflyg-
ning.**

3:o) Kungl. Maj:t har (punkt 33) föreslagit riksdagen att till instrumentutrustning och försök med instrumentflygning för budgetåret 1932/1933 anvisa ett extra reservationsanslag av 20,000 kronor.

I skrivelse den 14 mars 1931, nr 69, meddelade riksdagen under punkten 3, att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag till instrumentutrustning och försök med instrumentflygning för budgetåret 1931/1932 anvisat ett extra reservationsanslag av 20,000 kronor.

Aktiebolaget Aerotransport har nu i en till Kungl. Maj:t ingiven skrift gjort framställning om fortsatt anslag för ändamålet och därvid hemställt, att för budgetåret 1932/1933 till ifrågavarande ändamål måtte anvisas ett extra reservationsanslag av 25,000 kronor. Enligt sedermera av bolaget avgivet förslag skulle av det begärda anslaget 7,200 kronor användas till inköp av

vissa angivna instrument och återstoden till bestridande av kostnaden för övningsflygningar.

Kommerskollegium har förklarat sig i princip tillstyrka bifall till den gjorda framställningen. Med hänsyn till det statsfinansiella läget har kollegiet ifrågasatt nedsättning av det äskade anslagsbeloppet till 20,000 kronor.

Chefen för generalstaben, chefen för marininstaben och t. f. chefen för flygvapnet hava icke haft något att erinra mot bifall till framställningen.

Statens organisationsnämnd har ansett sig icke böra avstyrka, att nu ifrågavarande anslag upptages i riksstaten för nästa budgetår.

Departementschefen har yttrat följande:

Beträffande behovet av att tillgodose de ändamål, varom nu är fråga, får jag hänvisa till vad som anfördes i förra årets statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, punkt 35). Här må endast erinras, att jag då framhöll antagligheten av att ungefär enahanda belopp, som begärdes för budgetåret 1931/1932 till instrumentutrustning och instrumentflygning, skulle behövas under ytterligare ett år.

I en promemoria av den 15 november 1930, vari aktiebolaget Aerotransport framlade plan för anskaffande av instrumentutrustning till bolagets flygplan samt förarnas övning i s. k. blindflygning, angavs den sammanlagda kostnaden till 50,000 kronor att fördelas på två år. Enligt inom kommunikationsdepartementet gjorda beräkningar ansågs anslaget för innevarande budgetår kunna minskas till 20,000 kronor. Till samma belopp synes anslaget för nästa budgetår böra begränsas.

Med anledning av vad organisationsnämnden uttalat beträffande aktiebolaget Aero transports utgifter för kontorsavlöningar och allmänna omkostnader vill jag framhålla, att dessa redan tidigare varit föremål för uppmärksamhet och även föranlett ingripande från statens förutvarande representanter i bolaget. Givetvis följa den av Kungl. Maj:t förordnade ordföranden i bolagets styrelse samt den av Kungl. Maj:t utsedde granskningsmannen och rådgivaren hos bolaget såväl nämnda som övriga bolaget vidkommande angelägenheter och bevaka statens intressen i fråga om en ekonomiskt och tekniskt tillfredsställande skötsel av företaget. I anslutning härtill torde — såsom organisationsnämnden antytt — innan ytterligare anslagsmedel för nu ifrågavarande ändamål utbetalas en förnyad undersökning få ske för bedömande av i vad mån dessa ändamål skäligen böra tillgodoses av bolaget med anlitan de av i övrigt till dess förfogande ställda medel. Att redan nu tillförlitligt bedöma detta spörsmål låter sig knappast göra och har tydligen ej heller avsetts av organisationsnämnden. I varje fall lär det emellertid få ankomma på bolaget att bekosta framdeles möjligen erforderlig komplettering av instrumenten samt nya förars övning i blindflygning.

Utskottet har icke velat motsätta sig förevarande förslag och får alltså hemställa,

att riksdagen må, i likhet med vad för innevarande budgetår ägt rum, till *instrumentutrustning och försök med instrumentflygning* för budgetåret 1932/1933 anvisa ett extra reservationsanslag av 20,000 kronor.

*Utskottets
yttrande.*

Belysnings-
anordningar
å Bulltofta
flygplats.

4:o Kungl. Maj:t har (punkt 34) föreslagit riksdagen att till belysningsanordningar å Bulltofta flygplats för budgetåret 1932/1933 anvisa ett extra reservationsanslag av 17,000 kronor.

I en till Kungl. Maj:t ställd skrivelse den 3 oktober 1931 har *aktiebolaget Aerotransport* meddelat, att kostnaden för en expeditionsplattform å Bulltofta flygplats enligt infortrat anbud uppginge till 10,440 kronor, samt hemställt, att till detta ändamål måtte utöver tillgänglig besparing av 2,987 kronor å för belysningsanordningar å flygplatsen anvisade medel beredas anslag till belopp av 7,453 kronor.

Vidare har *aktiebolaget Aerotransport* i annan skrivelse samma dag hemställt om anvisande av anslag till ytterligare belysningsanordningar för trafiken å Bulltofta flygplats. Bolaget har därvid framhållit nödvändigheten av att 4 st. höga fabriksskorstenar uti flygfältets omgivning för åstadkommande av erforderlig flygsäkerhet försåges med varningsbelysning. Bolaget hade infortrat preliminära offerter på anskaffning och uppsättning av erforderligt antal neon-fyrar samt för manövreringsledning till Bulltofta flygstation. Kostnaderna härför uppginge till sammanlagt c:a 20,000 kronor.

Ansökningen har tillstyrkts av *kommerskollegium, generalpoststyrelsen, chefen för generalstaben och chefen för flygvapnet.*

Departementschefen har anfört följande:

Ehuru anordnande av oförmälda expeditionsplattform, såsom *aktiebolaget Aerotransport* i sin förstnämnda skrivelse ånyo framhållit, är av vikt för att Bulltofta flygplats skall kunna motsvara de fordringar, som numera ställas på en flygplats, avsedd för internationell trafik, måste dock behovet av varningsljus å de fyra i närheten av flygplatsen befintliga fabriksskorstenarna anses vara mera trängande. Erfarenheterna från nästlidet års lufttrafik hava nämligen givit vid handen, att allvarliga olyckshändelser kunna inträffa, därest dessa skorstenar ej äro utmärkta med varningsljus, när flygplan under mörker ankomma till eller avgå från Bulltofta. Då den finansiella situationen icke medger, att anslag nu upptagas i budgeten till bägge ändamålen, anser jag, att utförandet av expeditionsplattformen, som ännu ej påbörjats, bör stå tillbaka för anordnande av varningsljus å fabriksskorstenarna, samt tillstyrker alltså, att medel för sistnämnda ändamål beredas. Härtill lärer, därest riksdagen ej uttalar erinran, få tagas i anspråk förut oförmälda, å anslag till belysningsanordningar å Bulltofta flygplats förefintliga besparing å 2,987 kronor. Därutöver enligt föreliggande anbud erforderligt belopp av 16,553 kronor jämte vad som beräknas åtgå för kontroll och besiktning, sammanlagt 17,000 kronor, torde böra upptagas å riksstaten för nästkommande budgetår såsom fortsatt anslag till belysningsanordningar å nämnda flygplats.

*Utskottets
yttrande.*

Kungl. Maj:ts förevarande förslag avser beredande av medel för anordnande av varningsljus å fyra i närheten av Bulltofta flygplats befintliga fabriksskorstenar.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må till *belysningsanordningar å Bulltofta flygplats* för budgetåret 1932/1933 anvisa ett extra reservationsanslag av 17,000 kronor.

5:o Kungl. Maj:t har (punkt 35) föreslagit riksdagen medgiva, att luftfartsleder Stockholm—Malmö samt Malmö—Göteborg—norska gränsen må anordnas i enlighet med vad av departementschefen i statsrådsprotokollet förordats.

Luftfarts-
leder
Stockholm—
Malmö samt
Malmö—
Göteborg—
norska
gränsen.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 90—121 i åberopade statsrådsprotokollet.

Såsom utskottet tidigare under punkt 1:o omförmålt, har i en inom andra kammaren av herr R. Lundquist i Rotebro m. fl. väckt motion, nr 174, hemställt, bland annat, att riksdagen ville uttala sig *dels* för ett inställande eller åtminstone en väsentlig inskränkning under år 1933 av »experimenten med nattpostflygning», *dels ock* emot iordningställande för närvarande som nödhjälpsarbeten eller eljest av landningsfält å flyglederna Stockholm—Malmö och Malmö—Göteborg—norska gränsen.

Rörande de av motionärerna till stöd för berörda framställningar åberopade skälen får utskottet hänvisa till motionen.

I statsverkspropositionen till 1931 års riksdag (sjätte huvudtiteln, punkt 37) anmäldes en av svenska luftfartsförbundet gjord framställning om beredande av anslagsmedel till nödlandningsfält å luftfartsleder mellan Stockholm och Malmö samt från Malmö till Göteborg och vidare till norska gränsen. Därvid redogjordes för en genom förbundets försorg utförd undersökning angående anordnande av luftfartsleder å nämnda sträckor. Undersökningen hade verkställts av en kommission bestående av förbundets generalsekreterare översten G. Hedengren, vid statens arbetslöshetskommission anställd civilingenjören T. Bergulf, chefen för flygplatsen i Malmö ingenjören K. Lignell och vid flygvapnet tjänstgörande kaptenen K. Lillier. Utredningen var emellertid icke fullständig, enär kostnadsberäkning verkställdes endast beträffande vissa av de tilltänkta landningsfälten. På grund härav och då dessutom, innan man toge ställning till den väckta frågan, de av luftfartsförbundet gjorda utredningarna måste granskas och kompletteras inom kommunikationsdepartementet, varvid även borde undersökas bland annat, huruvida icke kostnaderna — eventuellt genom utväljande i vissa fall av andra platser för fältens anordnande — kunde nedbringas, ansåg departementschefen sig icke kunna tillstyrka att anslag då äskades till igångsättande av arbeten för nödlandningsfältens anordnande.

Med anledning av att generalpoststyrelsen i avgivet utlåtande framhållit vikten av att de föreslagna luftfartslederna snarast möjligt utbyggdes samt från statens arbetslöshetskommissions sida anförts bland annat, att arbetena med anordnande av nödlandningsfält syntes ur teknisk synpunkt väl fylla de krav, som man hade att uppställa på lämpliga reservarbeten, uttalade departementschefen emellertid tillika att, därest riksdagen icke uttryckte annan mening, iordningställandet av ett eller annat nödlandningsfält borde, om så ur arbetslöshetssynpunkt befundes lämpligt, få påbörjas redan innan utredningen i ärendet i sin helhet slutförts. Därvid förutsattes, såväl att

fältets belägenhet vore sådan, att icke någon tvekan rådde om att det borde ingå i en blivande inhemsk luftfartsled, som att kostnaderna för arbetet kunde anses godtagbara med hänsyn till vad därmed för det avsedda ändamålet utvunnes.

För bestridande av en del kostnader, som den fortsatta utredningen rörande en luftfartsled mellan Stockholm och Malmö komme att medföra, begärdes i statsverkspropositionen under nämnda punkt ett extra reservationsanslag av 2,000 kronor.

I skrivelse den 30 maj 1931, nr 303, anmälde riksdagen, att det begärda anslaget anvisats. Samtidigt meddelade riksdagen, att riksdagen ej velat motsätta sig förslaget att — i avvaktan på slutförande av utredningarna rörande luftfartsled såväl mellan Stockholm och Malmö som mellan Malmö och norska gränsen, till vilken sistnämnda utredning 1930 års riksdag anvisat medel — vissa nödländningsfält iordningställdes som nödhjälpsarbeten. Härvid skulle dock allenast ifrågakomma sådana, som vore belägna å statlig eller kommunal jord. Man syntes ock böra räkna med att flyglinjen söderut från Stockholm i sitt första skede måste dragas över Göteborg. Tillsvidare skulle alltså allenast förekomma arbeten å nödländningsfält, lämpade att ingå i en flygled Stockholm—Göteborg—Malmö. Enligt vad riksdagen inhämtat, syntes därvid landningsfälten å flygleden Stockholm—Göteborg till största delen kunna givas ett sådant läge, att de även kunde begagnas å en blivande luftled Stockholm—Malmö.

Den 9 juli 1931 uppdrog Kungl. Maj:t åt luftfartsmyndigheten att, med beaktande av vad chefen för kommunikationsdepartementet i yttrande till statsrådsprotokollet den 3 januari 1931 (sjätte huvudtiteln, punkt 37) samt riksdagen i förut nämnda skrivelse beträffande föreliggande frågor anført, i samarbete med statens arbetslöshetskommission och översten Hedengren såsom representant för svenska luftfartsförbundet verkställa och till Kungl. Maj:t inkomma med utredning, i huvudsaklig överensstämmelse med den av luftfartsmyndigheten framlagda planen, rörande anordnande av luftfartsleder Stockholm—Malmö, jämväl tänkt dragen över Göteborg, samt norska gränsen—Göteborg—Malmö.

Den sålunda anbefallda ytterligare utredningen har under sommaren 1931 verkställts av assistenten hos luftfartsmyndigheten flygingenjören T. Ångström och översten Hedengren. Vid vissa utredningar har en hos arbetslöshetskommissionen anställd civilingenjör biträtt.

Luftfartsmyndigheten har till Kungl. Maj:t överlämnat den verkställda utredningen samt hemställt, att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt statens arbetslöshetskommission att såsom statliga reservarbeten, i mån av behov av arbetsobjekt, anordna de av ifrågavarande nödländningsfält, som vore belägna på krono- eller ecklesiastisk jord eller på enskild mark, ävensom hos riksdagen begära erforderliga anslag dels för gäldande av de årliga avgifterna för nyttjanderätt till en del av nödländningsfälten, dels ock för förvärvande av vissa nödländningsfält med äganderätt.

I ärendet hava utlåtanden avgivits av kommerskollegium, generalpoststyrelsen, kammarkollegiet, domänstyrelsen, arméförvaltningen, cheferna för generalstaben, marinstaben och flygvapnet, statens meteorologisk-hydrografiska anstalt och statens arbetslöshetskommission.

Redogörelse för den verkställda utredningen samt i anledning därav avgivna yttranden återfinnas å sid. 92—109 i statsrådsprotokollet.

Departementschefen har inledningsvis anfört följande:

I statsverkspropositionen till 1931 års riksdag (sjätte huvudtiteln, sid. 146 och 147) framhöll jag betydelsen för nattpostflygningen av att ordnade luftfartsleder komma till stånd i vårt land, och jag tillåter mig hänvisa till vad jag då anförde. Under år 1931 har frågan om ordnande av nattposttrafik i Europa behandlats såväl vid den av generalpoststyrelsen i det förut återgivna utlåtandet omnämnda luftpostkonferensen i Prag som vid en av Nationernas Förbund sammankallad konferens i Genève. Å den senare konferensen framhölls, att bland de viktigaste luftfartslinjerna i Europa äro de, som sammanbinda London, Paris och Berlin med de nordiska huvudstäderna. Generalpoststyrelsen och kommerskollegium hava ånyo betonat betydelsen för det svenska näringslivet av att Sverige icke ställer sig utanför den europeiska nattposttrafiken. För att nattposttrafik skall kunna äga rum under hela året och ej blott under några sommarmånader, äro emellertid luftfartsleder en oundgänglig förutsättning.

Jämväl för underlättande av dagflygningen äro sådana leder önskvärda. Befintligheten av dylika leder är i själva verket en förutsättning för att ett land skall kunna även beträffande den inrikes trafiken tillgodogöra sig de fördelar, det nya snabba kommunikationsmedlet medför. Ett betydande antal länder — även med Sverige jämställda, såsom Belgien, Danmark, Holland och Schweiz — hava också med betydande kostnader anordnat luftfartsleder.

Starka skäl synas mig alltså tala för, att arbetena å de två viktigaste lederna i Sverige, nämligen mellan Stockholm och Malmö samt Malmö—Göteborg—norska gränsen, komma till utförande, i den mån medel till de därmed förenade utgifterna kunna ställas till förfogande. Riksdagen synes ock i viss mån hava givit uttryck för att så borde ske, då riksdagen i skrivelsen den 30 maj 1931 (nr 303) uttalade, att riksdagen ej velat motsätta sig att, i avvaktan på ifrågavarande utredningars slutförande, vissa nödlandningsfält iordningställdes som nödhjälpsarbeten.

Såsom förut meddelats var den av svenska luftfartsförbundet verkställda utredningen angående anordnande av berörda två luftfartsleder icke fullständig. Under sommaren 1931 hava därför förnyade undersökningar verkstälts av assistenten hos luftfartsmyndigheten, flygingenjören T. Angström och svenska luftfartsförbundets generalsekreterare översten G. Hedengren.

Departementschefen erinrar vidare, att utredningsmännen kommit till det resultatet, att den sträckning av luftfartsleden mellan Stockholm och Malmö, som föreslogs av 1930 års undersökningskommission, är den lämpligaste. Leden skulle från Stockholm framgå över Norrköping och Jönköping samt från denna stad följa Lagadalen till sydvästligaste delen av Småland. Därifrån skulle den i rak riktning framdragas till Malmö.

Departementschefen förklarar sig hava kommit till den uppfattningen, att varken den i luftfartssakkunnigas betänkande föreslagna leden över Nässjö eller en led utmed ostkusten bör komma till stånd.

Till stöd härför anföres följande:

Den luftfartsled mellan Stockholm och Malmö, vars sträckning finnes angiven i det betänkande, som den 30 september 1929 avgivits av särskilda av chefen för kommunikationsdepartementet jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade sakkunniga (luftfartssakkunniga), hade däremot tänkts förlagd mera österut över Nässjö. Med denna sträckning skulle vinnas den fördelen, att leden komme att gå utmed stambanan, varigenom det bleve möjligt att, om en nattpostflygning någon gång måste avbrytas, posten i tid skulle kunna överföras till nattåg å järnvägen. Om en luftfartsled framdrages över Nässjö, blir det emellertid omöjligt att för rimliga kostnader anordna nödlandningsplatser för lantflygplan. Vid detta alternativ måste man därför, såsom luftfartssakkunniga också tänkt sig, för luftpostbefordran använda amfibieplan. Till följd av den hastighet och lastförmåga, som för postbefordran avsedda flygplan måste besitta, skulle det dock bliva i hög grad oekonomiskt att begagna sig av amfibieplan. Luftfartsledens allmänna användbarhet skulle även förminska. För lantflygplan är Smålandsterrängen öster och sydost om Vättern samt icke minst i trakterna omkring stambanan mycket olämplig. Den praktiska erfarenheten bestyrker detta. Chefen för flygvapnet har sålunda framhållit, att den allmänna uppfattningen bland i flygvapnet tjänstgörande personal vore, att det småländska höglandet i trakten av Nässjö och Eksjö samt längs stambanan vore vid dimma och dålig sikt mycket hinderligt för flygning och att den västligare sträckningen över Jönköping utmed Lagadalen vore ur flygsynpunkt mera framkomlig, även om lokala dimbälten tidvis förekomme. I det av kaptenen vid flygvapnet Söderberg avgivna särskilda utlåtandet har givits uttryck för samma åsikt.

Chefen för marininstaben har ifrågasatt, att flygleden Stockholm—Malmö skulle framdragas längs ostkusten, och statens meteorologisk-hydrografiska anstalt har meddelat, att en sådan led vore med hänsyn till dimfrekvensen fördelaktigare än de förut omförmälda lederna inuti landet. Redan i luftfartssakkunnigas betänkande framhölls emellertid, att vattenflygplan måste hava stor sjövärdighet för att nödlandning med dem i alla väder skulle kunna verkställas å sjön vid kusten. Till följd därav skulle driftkostnaderna vid nattpostflygningen bliva synnerligen höga, därest ej en alltför ogynnsam försämring av tidtabellen skulle åstadkommas. Av dessa skäl avstyrktes en luftfartsled längs ostkusten. Utredningsmännen hava även ansett, att en luftfartsled mellan Stockholm och Malmö bör framgå inuti landet samt anordnas för trafik med lantflygplan. Detta är också ett villkor för att leden skall bliva av betydelse för flygvapnet. Vad särskilt angår dimfrekvensen å de olika lederna hava de möjligheter, som finnas för vägledande av förare vid flygning genom dimma, nu så fullkomnats att jämförelsevis små skillnader i förekomsten av dimma icke behöva vara av avgörande betydelse vid val av luftfartsled.

Beträffande lämpligheten av att framdraga leden Stockholm—Malmö över Göteborg yttrar departementschefen följande:

Utredning har verkställts även beträffande sistnämnda spörsmål. Man har undersökt, huruvida, icke å de stora slätter, som finnas i Skaraborgs län och delvis även i Älvsborgs län, provisoriska landningsplatser skulle kunna åstadkommas för jämförelsevis ringa kostnad. Utredningsmännen hava emellertid kommit till det resultatet, att detta icke är möjligt på grund av den rikliga förekomsten av gärdesgårdar, till stor del av sten, samt av öppna diken. Rätt omfattande arbeten skulle därför behöva utföras även för anordnande av en förbindelseled i den mindre kostsamma av de

båda undersökta sträckningarna, nämligen den över Hjo, Falköping och Alingsås. Kostnaden för landningsplatser vid dessa städer har beräknats till sammanlagt 950,000 kronor. Den andra sträckningen har undersökts med tanke på att i Jönköping en flygplats under alla förhållanden snart torde komma till stånd och avser en sammanbindningsled från Jönköping över Ulricehamn, Borås och Hindås. Landningsfält vid dessa tre orter hava beräknats kosta tillhopa 1,150,000 kronor. Härtill kommer den för en flygplats vid Jönköping beräknade kostnaden av 1,090,250 kronor. Det kan ifrågasättas att, om en dylik led skall anordnas, sistnämnda sträckning trots den ökade kostnaden väljes, enär dels två betydande industri- och handelsstäder därigenom skulle luftledes sättas i förbindelse sinsemellan och med Göteborg, dels en luftfartsled i denna sträckning sannolikt ändock torde komma till stånd framdeles.

Vid jämförelse mellan Stockholms alternativa luftfartsförbindelser med Malmö — antingen direkt eller över Göteborg — kan man utgå från att avstånden utgöra respektive 560 och 705 kilometer. Vägen över Göteborg är således 145 kilometer eller omkring 26 procent längre. Det torde vara sannolikt, att Stockholm skall erhålla luftfartsförbindelser med kontinenten, så snart en luftfartsled till huvudstaden kommit till stånd och lantflygplatsen vid Bromma blivit ordnad. Flera lufttrafikbolag hava redan förklarat sig intresserade för en dylik trafik. Om man emellertid tills vidare endast räknar med tillkomsten av en daglig förbindelse året runt med ett trafikflygplan av vanlig storlek, skulle vägen över Göteborg kräva en ökning av flygkostnaderna med icke mindre än omkring 350,000 kronor, vilket kapitaliserat efter 5 procent motsvarar ett värde av 7,000,000 kronor. För ett mindre, enmotorigt flygplan skulle under samma förutsättningar merkostnaden kunna beräknas till omkring 80,000 kronor per år. Det torde alltså vara ekonomiskt fördelaktigt att välja den direkta luftfartsleden. Jämväl hänsynen till den tidsvinst, som luftfarten framför allt har till syfte att bereda, talar härför. Erfarenheten har givit vid handen, att civila flygplan även under nu rådande förhållanden i allmänhet taga den direkta flygvägen mellan Malmö och Stockholm, och vad angår till flygvapnet hörande flygplan har meddelats, att dessa skulle hava ringa nytta av en luftfartsled mellan Stockholm och Malmö, som framginge den långa omvägen över Göteborg.

Beträffande luftfart för postbefordran ligger frågan till på följande sätt. Därest både Göteborg och Stockholm skola förbindas med Malmö, sker detta givetvis med det minsta antalet flygkilometer, om leden från Stockholm lägges över Göteborg. I detta fall skulle nämligen endast behöva flygas 705 kilometer, under det att flygsträckorna skulle uppgå till sammanlagt 815 kilometer, om Stockholm och Göteborg var för sig erhöles förbindelse direkt med Malmö. Emellertid vinnas besparingar beträffande personal och materiel genom ledens framdragande över Göteborg endast under den förutsättningen att blott ett flygplan kommer till användning. Så lär dock icke i allmänhet bliva fallet. Nattpostbefordring med flygplan mellan Göteborg och Malmö torde nämligen knappast kunna ifrågakomma, därest icke samtidigt sådan nattpostbefordring äger rum mellan Oslo och Göteborg, och då erfordras för postflygningen till Malmö två flygplan, det ena utgående från Stockholm och det andra från Oslo. Det skulle ställa sig tekniskt och ekonomiskt olämpligt att låta flygplanet från Oslo återvända från Göteborg och där avlösas av flygplanet från Stockholm. Fordringarna på lastförmågan hos ett flygplan, som under alla förhållanden skall kunna medföra hela posten från Hälsingfors, Stockholm, Oslo och Göteborg, bliva nämligen onödigt stora. Man erhåller jämnare anspråk på flygplanens transportkapacitet och jämnare utnyttjning av materiel och personal, om flygplanet från Oslo fortsätter till

Malmö och därifrån med posten söderifrån återvänder till Oslo. Med den hastighet, som de nuvarande postflygplanen hava, verkställes en flygning mellan Oslo och Göteborg på omkring en och tre kvarts timme. Ungefär samma tid åtgår för en flygning mellan Göteborg och Malmö.

Generalpoststyrelsen har i sitt utlåtande kraftigt framhållit, att en nattpostled från Stockholm till Malmö icke bör framdragas över Göteborg utan bör framgå möjligast raka väg till Malmö. Endast i det senare fallet kan man vinna det av generalpoststyrelsen eftersträfvade målet, att brev, som vid sextiden på eftermiddagen för postbefordran inlämnas i Stockholm, bliva följande morgon utdelade i London och Paris. Postlinjens framdragande över Göteborg skulle medföra, att flygplanens avgång från Stockholm måste framflyttas en och en halv timme. Post från Stockholm skulle därför behöva vara inlämnad redan klockan 4.30 eftermiddagen för att vinna befordran med nattflygplanen, vilket skulle väsentligt förminska nattpostbefordringens nytta för affärsvärlden. Man skulle även riskera, att den betydande finska flygposten icke sändes över Sverige. Enligt vad som meddelats, hava klagomål från finska postverket framförts över den tidiga avgång av posten från Hälsingfors, som under nattpostflygningen 1931 nödvändiggjorts av att flygplanen från Stockholm framförts över Göteborg.

Den verkställda utredningen synes alltså ådagalägga, att ej heller en linjesträckning Stockholm—Göteborg—Malmö lämpligen bör ifrågakomma.

Vad beträffar frågan om att endast under en övergångstid låta leden mellan Stockholm och Malmö framgå över Göteborg är att märka, att landningsfält av provisorisk beskaffenhet och dragande endast en jämförelsevis ringa kostnad icke kunna åstadkommas å en sammanbindningslinje. Det bleve alltså nödvändigt att jämväl för en sådan linje anordna dyrbara landningsplatser. Även om övergångstiden tänkes tämligen lång, blir därför den räntebesparing, som vinnes genom att anläggning av en del landningsfält i Småland och norra Skåne uppskjutes, icke av sådan storleksordning, att den motsvarar kostnaden för sammanbindningslinjen.

Såvitt jag kunnat finna, föreligga sålunda icke heller för en dylik provisorisk linjesträckning tillfyllestgörande förutsättningar.

Det resultat, till vilket departementschefen kommit, är att redan från början en direkt luftfartsled Stockholm—Malmö med den av utredningsmännen föreslagna sträckningen bör anordnas. Vad angår leden från Malmö till Göteborg och vidare till norska gränsen råder ingen meningsskiljaktighet om att den bör framgå i den sträckning, som angivits av utredningsmännen, och även departementschefen ansluter sig till deras förslag.

I avseende å kostnadsfrågan anför departementschefen bland annat följande:

De numera fullständiga kostnadsberäkningarna utvisa, att anordnandet av samtliga föreslagna landningsfält skulle medföra en utgift vad angår leden Stockholm—Malmö av 5,274,600 kronor och beträffande leden Malmö—norska gränsen av 1,874,200 kronor. I dessa summor äro icke inräknade kostnaderna för eventuella markförvärv samt kostnaden för lantflygplats i Stockholm och för förbättring av Göteborgs nuvarande lantflygplats eller anordnande av en ny lantflygplats för denna stad.

Enligt utredningsmännens förslag skulle i ett första utbyggnadsstadium blott iordningställas landningsfält på var tionde mil, vilket skulle möjliggöra att anordna regelbunden lufttrafik. I utlandet har man emellertid i allmänhet funnit behöfligt att anordna landningsfält på var femte mil, och då det uppgives vara ett önskemål att så även sker i vårt land, har i utredningen

medtagits även kostnaden för ledernas framtida utbyggande i berörda omfattning.

Till en början avses anläggande av landningsplatser å följande ställen, nämligen å leden *Stockholm—Malmö* vid Stigtomta, Norrköping, Håstholmen, Jönköping, Feringe och Fagerhult samt å leden *Malmö—Göteborg—norska gränsen* vid Ängelholm, Halmstad, Munkagård och Svarteborg. Enligt vad av de vid utredningsmännens redogörelse fogade kostnadsberäkningarna framgår, beräknas utgifterna för omnämnda fält å den förra leden till sammanlagt 2,431,100 kronor och för fälten å den senare leden till sammanlagt 1,054,200 kronor.

Dessutom skulle såsom nödlandningsfält användas de nuvarande flygplatserna vid Malmen och Ljungbyhed ävensom Skillingaryds skjutfält, mot vars användande i befintligt skick för detta ändamål inspektören för artilleriet förklarar sig icke hava något att erinra.

Generalpoststyrelsen har ifrågasatt, att såsom en övergångsanordning och i syfte att under nu rådande förhållanden icke för hårt belasta staten med utgifter låta de båda luftfartslederna sammanfalla på de sydligaste sträckorna, exempelvis söder om Halmstad. I det av chefen för flygvapnet överlämnade yttrandet från kaptenen Söderberg har även givits uttryck för en sådan tanke.

Den sålunda ifrågasatta sammanslagningen av de sydligaste delarna av luftfartslederna anser jag mig böra förorda. Den gemensamma leden bör dock icke framdragas över Ängelholm utan över Fagerhult. Erfarenheten har nämligen visat, att svår dimma ofta förekommer utefter Hallandsåsen, varför det är fördelaktigast att kringgå denna ås. Å västkustleden skulle flygplanen mellan Halmstad och Malmö framföras i sådan sträckning, att landningsplatserna vid Fagerhult och Ljungbyhed kunna vid behov anlitas. Denna förändrade sträckning av västkustleden skulle blott med några minuter förlänga flygtiden mellan Göteborg och Malmö. Genom att flygplatsen vid Ängelholm bortfaller vinnes en besparing å 370,000 kronor. Sammanlagda kostnaden för den första utbyggnaden av de båda lederna skulle alltså bliva 3,115,300 kronor.

Vad angår de flygplatser, som äro belägna vid städer, har vid överläggningar mellan utredningsmännen och representanter för dessa städer ställts i utsikt, att städerna skola av de beräknade kostnaderna själva bära tillhopp omkring 550,000 kronor, varmed alltså de på staten fallande kostnaderna minskas. Denna minskning torde komma att ytterligare ökas, därest, såsom ifrågasatts, vissa arbeten å flygplatsen vid Jönköping utföras med kostnadsbesparande maskinella hjälpmedel. Det synes alltså kunna påräknas, att statens kostnader för i första utbyggnaden ingående arbeten komma att reduceras med åtminstone inemot 600,000 kronor eller alltså till omkring 2,500,000 kronor.

Beträffande andra utbyggnadsstadiet bortfaller kostnaden, 192,500 kronor, för planering av skjutfältet vid Skillingaryd, vilket arbete arméförvaltningen och inspektören för artilleriet på förut angivna skäl motsatt sig. Vidare torde flygplatsen å Malmslätt kunna tillsvidare bibehållas i dess nuvarande beskaffenhet, ehuru markytans ojämnhet medför risker vid landning med tunga civila flygplan under den del av dygnet, då flygplatsen måste vara belyst av strålkastare. Skulle utvecklingen av trafiken göra det nödvändigt att vid Malmslätt anordna en flygplats, som uppfyller fordringarna å civila flygplatser, läser en sådan kunna erhållas för en kostnad av omkring 200,000 kronor, därest i närheten befintlig åkerareal inköpes. Planering av flygvapnets nuvarande flygplats å Malmslätt har däremot beräknats kosta 975,500 kronor. I fall jämväl å Visingsö åkerjord förvärvas, kan kostnaden för anläggning av flygplats därstädes beräknas bliva minskad från nu uppskattat belopp av 929,000 kronor till omkring 200,000 kronor. I vad mån ett ord-

nande på nämnda, mindre kostsamma sätt av flygplatserna vid Malmslätt och å Visingsö skall kunna äga rum, torde bliva beroende på de förhållanden, som råda då andra utbyggnaden av landningsfält skall företagas.

Med iakttagande av sålunda angivna möjligheter till besparing och med avdrag av beräknat kommunalt bidrag skulle statens kostnader för andra utbyggnaden av landningsfält uppgå för linjen Stockholm—Malmö till 1,146,500 kronor och för linjen Malmö—Göteborg—norska gränsen till 1,122,000 kronor, eller tillhoppa till 2,268,500 kronor. Möjlighet till ytterligare besparing föreligger genom ifrågasatt utbyte av en landningsplats. Utredningen härom är dock ännu ej avslutad.

Redan vid spørsmålets tidigare behandling har man räknat med att arbetena med ordnandet av de för luftfartslinjerna erforderliga landningsfälten skulle kunna utföras såsom ett led bland åtgärderna till arbetslöshetens bekämpande och med anlitande av för sådant ändamål avsedda medel. Statens arbetslöshetskommission har vitsordat att anordnande av landningsfält är särskilt lämpligt till reservarbeten, då arbetet i regel kan bedrivas även då marken är tjälad samt användande av maskinella hjälpmedel endast i ringa utsträckning förekommer.

Departementschefen förordar, att sådana i första utbyggnadsstadiet ingående landningsfält, som statens arbetslöshetskommission anser vara lämpliga objekt för reservarbeten, komma till utförande såsom dylika arbeten.

Vad angår de landningsfält, som äro belägna på stadsjord, utgår departementschefen från att det får ankomma på vederbörande kommunala myndigheter att träffa avtal med statens arbetslöshetskommission om arbetenas igångsättande såsom statskommunala reservarbeten. Underhandlingar i sådant syfte hava redan inletts av städerna Halmstad och Jönköping.

Av nästlidet års riksdag uttalades, att riksdagen ej velat motsätta sig i statsverkspropositionen framställt förslag att, i avvaktan på de nu framlagda utredningarnas slutförande, vissa landningsfält iordningställdes som nödhjälpsarbeten. Med hänsyn till de betydande kostnader, som alltjämt beräknats för de ifrågakommande arbetena, har departementschefen emellertid ansett sig, i avvaktan å förnyad prövning av frågan i hela dess vidd, icke böra föreslå igångsättande av något dylikt arbete.

Rörande sättet för upplåtelse av mark för landningsfält yttrar departementschefen bland annat:

Sättet för
landnings-
fältens upp-
låtelse.

Jag anser att med hänsyn till de avsevärda kostnader, landningsfältens iordningställande kommer att betinga, sådana åtgärder böra vidtagas, att staten icke vid utgången av en avtalad nyttjanderättsperiod riskerar att vid eventuell expropriation nödgas ånyo — om ock måhända endast delvis — betala vad staten lagt ned för anordnande av landningsfälten. I den mån statens arbeten medföra en förbättring av marken, är det nämligen sannolikt att det ökade jordvärdet inräknas i expropriationssumman. För att undvika denna eventualitet kan staten antingen förvärva marken med äganderätt genom frivilligt avtal eller expropriation eller ock expropria besittningsrätt till marken för all framtid. Därest fråga blir om expropriation, vare sig av äganderätt eller ständig besittningsrätt, lär man kunna förvänta, att expro-

priationsnämnden vid ersättningsens bestämmande skall komma att taga stor hänsyn till de jämförelsevis billiga årliga avgifter, som svenska luftfartsförbundet lyckats utverka genom de av förbundet med jordägarna upprättade kontrakten. Vilken av nu angivna utvägar skall väljas, torde emellertid få bero på särskilt överbäggande, då ett landningsfältets iordningställande ifrågakommer.

I enlighet med vad sålunda anförts synes böra förfaras icke blott med landningsfältet vid Fagerhult, vilket utredningsmännen ansett böra förvärfvas med äganderätt, utan jämväl beträffande det återstående i första utbyggnaden ingående, på enskild mark belägna landningsfältet, nämligen det vid Munkagård. Även om jordförbättringen i detta fall icke bliver så stor som vid Fagerhult, beräknas dock kostnaderna för fältets iordningställande uppgå till 117,000 kronor.

Vad angår de landningsfält, som äro belägna å kronojord eller ecklesiastisk mark, torde de av svenska luftfartsförbundet upprättade nyttjanderättsavtalen vara tillfyllest. Hinder torde icke möta att, då det gäller sådana egendomar, sörja för att jordförbättringen kommer staten till godo. I fråga om landningsfält å ecklesiastisk mark synes man dock böra begagna sig av den av kammarkollegiet angivna möjligheten att få områdena upplåtna under nyttjanderätt på obestämd tid, så länge de brukas för luftfartsändamål. Innan arbetet påbörjas å mark, varom nu är fråga, böra de av luftfartsförbundet upprättade kontrakten överlåtas på staten.

Departementschefen har därefter till behandling upptagit frågan om bestridande av kostnader för förvärfvande av de landningsfält, som äro belägna å enskild mark, och därutinnan för egen del anført följande:

Då landningsfälten till en början huvudsakligen skola användas för nattpostbefordran, torde det kunna anses befogat, att kostnaderna för förvärfvande av äganderätt eller ständig besittningsrätt till de i enskild ägo varande markområden, som erfordras till landningsfält, bestridas på samma sätt som anskaffningen av andra mera kapitalkrävande anläggningar för postverkets drift, alltså genom anvisande av kapitalökningsanslag att täckas av lånemedel. Jag vill därför biträda riksräkenskapsverkets förslag att denna finansieringsfråga ordnas på nu nämnt sätt.

Sedan landningsfältens ordnande avslutats, kunna de såsom insådd vall fortfarande användas för lantbruksändamål. Om staten förvärvar dem med äganderätt, böra de alltså kunna utarrenderas till innehavaren av kringliggande mark, varigenom viss ränta å köpeskillingen kan erhållas.

Kostnaden för expropriation av mark har beräknats beträffande Fagerhult till 40,000 kronor och i fråga om Munkagård till 55,000 kronor. Därest man efter verkställd utredning anser sig kunna åtnöjas med ständig besittningsrätt, bliva de engångsersättningar, som i så fall skola erläggas, sannolikt något mindre. Anslagsbeloppet torde dock böra avvägas så, att valfrihet finnes beträffande de bägge ifrågasatta lösningarna av markförvärfvsfrågan. Lämpligen synes ett reservationsanslag av 100,000 kronor böra äskas för ändamålet. Hemställan härom torde jag få göra i samband med anmälan av postverkets kapitalökningsbehov.

Belysningsanordningarna för luftfartslederna hava av utredningsmännen beräknats på följande sätt:

Belysningsanordningar.

<i>Stockholm—Malmö:</i>		Kronor
20 elektriska fyrrar till en medelkostnad av kronor 10,000:—		200,000:—
12 belysningsanordningar å flygplatser till en medelkostnad av kronor 12,000:—		144,000:—
	Summa kronor	344,000:—
<i>Malmö—norska gränsen:</i>		
16 elektriska fyrrar till en medelkostnad av kronor 10,000:—		160,000:—
7 belysningsanordningar å flygplatser till en medelkostnad av kronor 12,000:—		84,000:—
	Summa kronor	244,000:—

Den sammanlagda kostnaden för fyrrar och belysningsanordningar å en ifrågasatt förbindelseled mellan leden Stockholm—Malmö och Göteborg beräknas till 74,000 kronor.

Departementschefen har anført följande:

De skäl, som anførts för att kostnaderna för förvärv av mark till landningsfält må kunna bestridas genom kapitalökningsanslag till postverket, synas även kunna återopas för generalpoststyrelsens och riksräkenskapsverkets förslag att på samma sätt bereda medel till de för luftfartsledningarna erforderliga belysningsanordningarna. Då generalpoststyrelsen ej har några organ, som lämpligen kunna sköta dessa anläggningar, synes icke heller något vara att invända mot att driften av desamma, under kontroll av luftfartsmyndigheten, handhaves av ett bolag, bildat av intressenterna i det eller de företag, som efter infordrande av anbud enligt entreprenadförordningen erhålla uppdrag att leverera belysningsanläggningarna, och att de årliga kostnaderna tillsvidare bestridas med användande av postverkets driftsinkomster. Från samma medelstillgång torde även böra under de närmaste åren gäldas de årliga avgifterna för nyttjanderätten till mark för de landningsfält, som äro belägna på krono- eller ecklesiastiska egendomar.

Sedan luftfarten blivit räntabel och luftfartsledningarnas användning utsträckt så, att de i större omfattning tjäna även andra ändamål än luftpostbefordringen, torde, i analogi med förhållandena inom motorfordonsväsendet, en viss avgift kunna upptagas av luftfartygens ägare för att användas till landningsfältens och belysningsanordningarnas skötsel m. m.

Av vad sålunda anførts framgår, att jag icke har något att erinra mot det föreslagna sättet för beredande av medel till ifrågavarande belysningsanordningar. Anslag för ändamålet behöver emellertid ej begäras av 1932 års riksdag. Nattpostbefordring under den mörka delen av året kan nämligen icke med erforderlig trygghet verkställas, förrän de i första utbyggnaden ingående landningsfälten färdigstälts, men detta kan icke väntas ske redan under nästa budgetår.

Rörande uppkommen fråga om flyttning av elektriska ledningar yttrar departementschefen följande:

Vid landningsfältens anordnande måste över desamma — i vissa fall även utmed fälten — framgående elektriska ledningar flyttas. De ledningar, som behöva flyttas vid första utbyggnaden, äro telegraf- och telefonledningar, som äro framdragna över eller utmed landningsfälten vid Stigtomta och Hästholmen samt en elektrisk starkströmsledning, som är framdragen över det förstnämnda fältet. Flyttningen av nämnda telegraf- och telefonledningar har av telegrafstyrelsen beräknats kosta tillhoppa 10,200 kronor, och vattenfallsstyrelsen har uppskattat kostnaden för flyttning av oförmälda stark-

strömsledning till 6,000 kronor. För bestridande av dessa utgifter torde anslag böra begäras av riksdagen. Enär emellertid endast vissa av ledningarna behöva flyttas under nästa budgetår, synes anslaget kunna begränsas till 10,000 kronor. Om äskande av sådant anslag gör jag framställning i det följande.

Vid sitt ställningstagande till denna fråga har utskottet ej kunnat undgå att taga hänsyn till den storartade utveckling, som luftfartsnätet numera nått över stora delar av världen. Såsom av 1931 års riksdag framhölls — i samband med anslags beviljande till utredning om de svenska luftfartslederna — är den nordamerikanska kontinenten genomdragen av ett betydande antal dylika väl utrustade flygfarleder. Detsamma är förhållandet i Europa; leden Malmö—Amsterdam, vilken betraktas som en av Europas ur framtidsynpunkt viktigaste, är tack vare uppoffringar av vederbörande stater, däribland även Danmark, redan försedd med nödlandningsfält och fyrbelysning. Denna flygleds fortsatta utsträckning över Sverige till Stockholm måste tvivelsutan vara ett betydelsefullt svenskt samfärdselintresse; detta gäller särskilt med tanke på den finska flygtrafikens anknnytning till det svenska luftfartsnätet.

Utskottets
yttrande.

Det luftfartedsprogram, vars genomförande nu närmast här avses, omfattar anläggning av landningsplatser å ungefärligen var tionde mil eller å följande ställen, nämligen å leden *Stockholm—Malmö* vid Stigtomta, Norrköping, Hästholmen, Jönköping, Feringe och Fagerhult samt å leden *Malmö—Göteborg—norska gränsen* vid Halmstad, Munkagård och Svarteborg. Utgifterna för dessa fält (med en yta av i medeltal cirka 500×500 meter) hava beräknats till sammanlagt cirka 3,100,000 kronor. Genom att ovannämnda städer, såsom ställts i utsikt, deltaga i kostnaderna, skulle dessa för statsverket kunna nedbringas till sammanlagt cirka 2.5 miljoner kronor. Detta belopp, som avser ett första utbyggnadsstadium, kan visserligen förefalla betydande, i all synnerhet i betraktande av den ringa utveckling den svenska luftfarten ännu nått. Beloppet utgör emellertid en engångsutgift, som synes oundviklig, därest man överhuvudtaget vill räkna med det svenska luftfartsväsendets framtid. Såväl tyska som holländska, belgiska och även franska flygbolag hava förklarat sig önska öppna trafik på Stockholm och Göteborg, men som ett villkor härför hava de uppställt att erforderliga flygleder anordnas.

Kungl. Maj:ts förevarande förslag innefattar alltså enligt utskottets mening en lämpligt avvägd plan för uppnående av en ej minst ur exporthandelns synpunkt viktig sammanknytning av Stockholm och Göteborg med det redan befintliga europeiska luftfartsnätet. Omnämnas må, att Sveriges allmänna exportförening livligt tillstyrkt förslaget under framhållande av vårt geografiskt sett ofördelaktiga läge i förhållande till de utländska handelscentra. Liknande uttalanden om luftledningarnas stora kommersiella betydelse föreligga också från ett stort antal andra liknande korporationer. Från dessa korporationers sida synes man också i hög grad uppskatta de ansträngningar och ekonomiska uppoffringar, som göras för att kunna anlita lufttrafiken för postbefordran. Enligt vad utskottet inhämtat, utgår världspostkonven-

tionen principiellt från att snabbaste väg alltid bör anlitas för postbefordran, och då inkomsten av utlandsportot lämnar betydande överskott, synas goda skäl föreligga att alltjämt främja denna ur den allmänna samfärdselns synpunkt riktiga princip.

Från sålunda angivna utgångspunkter kan utskottet ej annat än tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag i ämnet. Vid bedömandet av kostnaderna för planens fullföljande bör hållas i minnet, att arbetena helt äro avsedda att utföras som nödhjälpsarbeten, till vilka de enligt arbetslöshetskommissionens utsago väl lämpa sig; fältens iordningsställande innefattar nämligen stora schaktningensarbeten, som kunna utföras vintertid, varemot konstarbeten, som fordra specialutbildad arbetskraft, ej förekomma i någon nämnvärd utsträckning. Kommissionen har också vitsordat svårigheterna att på annat sätt tillgodose behovet av lämpliga arbetslöshetsföretag.

Enligt vad utskottet inhämtat, föreligger från Varbergs stads sida intresse för anläggning av en flyghamn å Getterön, där goda naturliga förutsättningar uppgivits föreligga för en dylik anläggning. Härav skulle emellertid eventuellt föranledas viss ändring i den för flygleden Göteborg—Malmö uppgjorda byggnadsplanen; sålunda har förutsatts, att det i första utbyggnadsstadiet ingående nödländningsfältet vid Munkagård skulle åtminstone tills vidare kunna slopas. Den sålunda framförda tanken synes utskottet förtjänt av ytterligare överbäggande och förnyad omprövning av Kungl. Maj:t, i all synnerhet som viss kostnadsbesparing härigenom torde kunna vinnas.

Ett viktigt led i flyglinjernas utbyggnad är emellertid huvudländningsplatserna i Stockholm och Göteborg. Utskottet förutsätter, att frågorna om nämnda ländningsplatsers iordningställande snarast på ett tillfredsställande sätt ordnas.

I övrigt föranleder den framlagda planen till luftfartsleder ingen erinran från utskottets sida.

De av Kungl. Maj:t framställda förslagen om anslag med 10,000 kronor för flyttning av elektriska ledningar och med 100,000 kronor (av lånemedel) till förvärvande av mark för fälten får utskottet alltså tillstyrka.

Av vad utskottet sålunda anført framgår, att utskottet ej kunnat biträda det motionsvis framställda yrkandet om avslag å Kungl. Maj:ts förevarande förslag liksom ej heller det motionsvis gjorda förslaget, att riksdagen skulle uttala sig för att under 1933 »experimenten» med nattpostflygning antingen helt inställas eller åtminstone väsentligt inskränkas.

Under åberopande härav får utskottet under nu förevarande punkt hemställa,

a) att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande förslag, må medgiva, att luftfartsleder Stockholm—Malmö samt Malmö—Göteborg—norska gränsen må anordnas i enlighet med vad av utskottet i det föregående förordats;

b) att den av herr Lundquist i Rotebro m. fl. väckta motionen II: 174, i vad densamma ej kan anses besvarad med vad utskottet tidigare under punkt 1:o av detta utlåtande anført, ej må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

6:o) Kungl. Maj:t har (punkt 36) föreslagit riksdagen att till flyttning av elektriska ledningar för anordnande av landningsfält för flygplan för budgetåret 1932/1933 anvisa ett extra reservationsanslag av 10,000 kronor.

Flyttning av elektriska ledningar för anordnande av landningsfält för flygplan.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till vad därom anförts under nästföregående punkt härövan.

Under hänvisning till vad utskottet anført under nästföregående punkt, hemställer utskottet,

Utskottets yttrande.

att riksdagen må till flyttning av elektriska ledningar för anordnande av landningsfält för flygplan för budgetåret 1932/1933 anvisa ett extra reservationsanslag av 10,000 kronor.

7:o) Kungl. Maj:t har (punkt 37) föreslagit riksdagen att till väderlektjänst för luftfarten för budgetåret 1932/1933 anvisa ett extra anslag av 45,000 kronor.

Väderlektjänst för luftfarten.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 121—125 av statsrådsprotokollet.

För budgetåret 1931/1932 har riksdagen till väderlektjänst för luftfarten anvisat ett extra anslag av 33,500 kronor.

Följande sammanställning utvisar de anslagsposter till väderlektjänst för luftfarten, som anvisats för budgetåret 1931/1932, de av styrelsen för statens meteorologisk-hydrografiska anstalt för budgetåret 1932/1933 begärda anslagsposterna samt de belopp, som departementschefen ansett böra för ändamålet äskas.

	1931/32		1932/33		1932/33	
	Anvisat		Anstaltens förslag.		Förordade belopp.	
	Kronor	Summa kronor	Kronor	Summa kronor	Kronor	Summa kronor
Gemensamma utgifter.						
Extra nattobservationer	2,240		2,240		2,240	
Dimobservationer	500		600		600	
Molnhöjdmätare	—		1,000		—	
Diverse utgifter	3,060	5,800	3,000	6,840	3,000	5,840
Stockholms flyghamn.						
A. Dagtrafik.						
Arvode åt en meteorologassistent...	3,094		3,536		3,536	
» » ett radiotekniskt biträde	—		2,200		2,200	
Komplettering av radioutrustning	—		200		200	
Expenser	250		300		300	
B. Nattrafik.						
Arvode åt en meteorologassistent...	1,532		2,681: —		1,532	
» » » »	—		2,106: 50		1,532	
» » ett radiotelegrafiskt biträde	1,100		1,512: 50		1,100	
Extra observationsarvoden	—	5,976	2,800: —	15,336	1,600	12,000
Kalmar flyghamn.						
Nattrafik.						
Extra observationsarvoden	840	840	—	—	—	—

att riksdagen må, i likhet med vad för innevarande budgetår ägt rum, till *biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart* för budgetåret 1932/1933 anvisa ett extra anslag av 11,000 kronor.

10:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 40) hemställer utskottet, Extra besiktningar av luftfartyg.
att riksdagen må, i likhet med vad för innevarande budgetår ägt rum, till *extra besiktningar av luftfartyg* för budgetåret 1932/1933 anvisa ett extra anslag av 1,000 kronor.

11:o) I samband med de under sjätte huvudtiteln äskade anslagen till luftfartsväsendet har Kungl. Maj:t under postverket (punkt 7 av det vid statsverkspropositionen under rubrik »Utgifter för kapitalökning: bil. 2» fogade utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 4 januari 1932) föreslagit riksdagen att till förvärvande av mark till landningsfält för flygplan för budgetåret 1932/1933 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor att utgå av lånemedel. Förvärvande av mark till landningsfält för flygplan.

Under hänvisning till vad utskottet anfört under punkt 5 härovan får utskottet hemställa, Utskottets yttrande.

att riksdagen må till *förvärvande av mark till landningsfält för flygplan* för budgetåret 1932/1933 anvisa ett reservationsanslag av 100,000 kronor att utgå av lånemedel.

Stockholm den 6 maj 1932.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Kvarnzelius, Lindblad, Bergqvist, Nilsson* i Malmö, *Rosén, Johansson* i Fredrikslund, *Wallis, C. G. V. Hammarskjöld, Andersson* i Eliantorp, *Pauli, Nylander* och *Björck*; samt

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Råstock, *Törnkvist* i Karlskrona, *Olsson* i Blädinge, *Holmgren, Olofsson* i Digernäs, *Nilsson* i Örebro, *Lindskog, Danielsson, Andersson* i Ovanmyra, *Järte, Högström* och *Andersson* i Prästbol.

Reservationer:

av herrar *Kvarnzelius, Rosén, Andersson* i Eliantorp, *Olofsson* i Digernäs och *Andersson* i Ovanmyra, vilka ansett,

beträffande *punkt 5:o* (luftfartsleder), att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Enligt departementschefens här framlagda plan skulle en första utbyggnad av luftfartslederna Malmö—Stockholm samt Malmö—Göteborg—norska gränsen draga en kostnad av omkring 3.1 miljoner kronor, varav dock cirka 600,000 kronor skulle bäras av städerna Norrköping, Jönköping och Halmstad. Med allt erkännande av departementschefens strävan att söka nedbringa kostnaderna måste dock utskottet finna detta belopp betydande. Att märka är att här angivna summa får betraktas som allenast en begynnelsekostnad, som med all sannolikhet drager med sig avsevärda ytterligare kapitalutlägg. Sålunda har räknats med ett landningsfält på allenast var tionde mil. Med landningsfälts anordnande, på sätt sker i utlandet, på var femte mil skulle ifrågavarande båda flygleder draga en utgift, vad angår leden Stockholm—Malmö av 5,274,600 kronor och beträffande leden Malmö—norska gränsen av 1,874,200 kronor eller alltså över 7 miljoner kronor. I dessa summor äro icke inräknade kostnaderna för eventuella markförvärv samt kostnaden för förbättring av Göteborgs nuvarande lantflygplats eller anordnande av en ny lantflygplats för denna stad. Ej heller ingå häri kostnaderna för anskaffning och upprätthållande av fyrbelysning.

Uppmärksammas må ock, att frågan om anordnande av lantflygplats i Stockholm alltjämt är oavgjord.

Gagnet av de båda flyglederna måste utskottet finna ovisst i förhållande till de stora kostnader de kräva. Enligt vad av propositionen inhämtats, skulle de visserligen bliva av betydelse för det svenska postverket, som i allt större utsträckning börjat anlita flyget för befordran av utlandsposten. Detta har emellertid medfört en tillväxt av postverkets utgifter för postflyget, som i och för sig måste ingiva betänkligheter. Då nu postflygtrafiken åberopas som skäl för flygledernas behövlighet, synes postflygets ekonomiska berättigande än starkare kunna ifrågasättas; något stöd för ytterligare betydande kapitalbelopps investering i dylika leder lär ej härav kunna hämtas.

Förbises bör visserligen ej att kostnaderna till största delen skulle utgå från arbetslöshetsanslaget och alltså ej direkt belasta budgeten. På sätt i väckt motion framhållits, måste dock ifrågasättas, om det kan anses befogat att i tider som de nuvarande offra medel för ändamål av denna art och om det ej vore lämpligare att låta ifrågavarande belopp i stället användas för exempelvis väg- och utdikningsarbeten i Norrland till påtaglig och bestående nytta för därvarande befolkning.

Utskottet måste alltså avstyrka, att riksdagen för närvarande binder sig för genomförande av en så vittutseende luftfartsledsplan, som den av departementschefen framlagda utgör även i det första utbyggnadsstadiet. Detta utesluter emellertid ej att, därest av förhållandena påkallas igångsättning av arbetena å visst nödlandningsfält som reservarbete, frågan härom i vanlig ordning prövas ur arbetslöshetssynpunkter.

I överensstämmelse härmed har utskottet ej heller kunnat tillstyrka de av Kungl. Maj:t begärda anslagen till borttagande av elektriska ledningar och förvärvande av mark för flygfält.

Under åberopande härav hemställer utskottet under nu förevarande punkt,

a) att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande förslag, må i skrivelse till Kungl. Maj:t tillkännagiva vad utskottet ovan anført;

b) att de i ovannämnda av herr Lundquist i Rotebro m. fl. väckta motionen II: 174 gjorda yrkandena om nedbringande av postverkets omkostnader för nattflygning m. m. samt rörande flygfartsleder må anses besvarade med vad utskottet ovan anført.»

beträffande *punkt 6:o*) (elektriska ledningar) att utskottet bort hemställa,

att Kungl. Maj:ts förevarande förslag ej må av riksdagen bifallas;

beträffande *punkt 11:o*) (markförvärv för landningsfält) att utskottet likaledes bort hemställa,

att Kungl. Maj:ts förevarande förslag ej må av riksdagen bifallas.