

## Nr 87.

Av herr **Anderson** i Linköping, i anledning av *Kungl. Maj:ts förslag i fråga om kapitalökning för luftfartslånefonden.*

I årets statsverksproposition begäres under sjätte huvudtiteln ett extra reservationsanslag å 500,000 kronor till regelbunden luftfart, varjämte, under utgifter för kapitalökning, begäres ett reservationsanslag å 600,000 kronor att anvisas såsom kapitalökning för luftfartslånefonden.

Förra årets riksdag beviljade för dessa ändamål dels ett anslag å 500,000 kronor till understöd åt regelbunden luftfart, dels ett anslag av 500,000 kronor såsom kapitalökning för luftfartslånefonden. Genom 1925 års riksdags beslut, som även innebar bemyndigande för Kungl. Maj:t att på vissa grunder träffa avtal med lufttrafikföretag om uppehållande av regelbunden luftfart med statsunderstöd, har staten iklätts vissa förpliktelser för tiden intill utgången av 1928 beträffande statsunderstöd åt Aktiebolaget Aero-transport. Detta understöd är mycket rikligt tilltaget. Av i statsverkspropositionen av bolaget lämnade uppgifter framgår exempelvis, att under tiden 15 maj — utgången av september 1925 å linjen Malmö—Amsterdam befordrats 1,851 passagerare, vilka i passagerareavgifter erlagt 160,000 kronor. Statssubventionen till nämnda linje för samma tid har utgjort 254,264 kronor. Staten har sålunda för varje passagerare på denna sträcka betalat bolaget ett understöd av 137 kronor. Jag anför dessa siffror för att visa, vilka verkligt betydande kostnader statsverket iklätts genom fjolårets riksdagsbeslut, men även för att framhålla att passagerareavgifterna synas vara alldeles för lågt tilltagna. Om de nationalekonomiska fördelar och flygtekniska erfarenheter, som den statssubventionerade luftfarten väntats inbringa, stå i rimlig proportion till statens utgifter, därom torde meningarna vara delade.

Då emellertid staten, som sagt, genom avtal är bunden att utbetala visst understöd torde för närvarande yrkande om nedsättning av anslaget till direkt understöd åt luftfarten icke kunna framställas. En genomläsning av propositionen ger dock det bestämda intrycket, att en icke obetydlig besparing bör kunna göras å det nu begärda anslaget, om allvarliga ansträngningar göras att åstadkomma sådant samarbete med utländska luftföretag, som 1925 års riksdag förutsatte. Den besparing av anslaget, som därigenom kan uppstå, torde böra tillfalla statskassan och endast i det fall, att alldeles särskilt talande skäl kunna förebringas, användas för understödjande av andra luftlinjer.

Med hänsyn till det träffade avtalet och ovissheten om samtrafik med

utländska luftföretag kan komma till stånd, har jag icke ansett mig böra föreslå en nedsättning i det begärda anslaget, men jag anser däremot att en minskning kan ske i den föreslagna avsättningen till luftfartslånefonden. Kungl. Maj:t utgår ifrån att lån behöves för inköp av ytterligare tre flygplan av den större 3-motorstypen. Någon övertygande utredning om behovet förebringas dock icke. Det kalkylerade priset, 212,200 kronor per flygplan, torde få anses högt, vilket även av marinförvaltningens yttrande bestyrkes. De nära förhållanden, som existera mellan Aktiebolaget Aero-transport och Aktiebolaget Flygindustri, vilket sistnämnda skall leverera flygplanen, utgöra måhända ett hinder för prisets nedbringande. I vilket fall som helst torde man kunna starkt ifrågasätta lämpligheten av att det trafikerande bolaget för sin materielanskaffning mer och mer litar till statens lånefond. Anser man verkligen, att tiden nu är inne för en så kraftig utveckling av det svenska flygväsendet, som i fjolårets kungl. proposition antydde, då synes det vara på tiden, att det enskilda kapitalet i större utsträckning får intresseras i företaget och att staten begränsar sin medverkan så, att strävandet att engagera enskilt kapital i större utsträckning ej uteslutes. För det närmaste budgetåret torde därför låneunderstöd endast böra beräknas för inköp av tvenne flygplan jämte reservmotorer m. m. Då genom amortering och besparingar fonden äger en behållning av 82,000 kronor, bör avsättningen nu kunna begränsas till 400,000 kronor.

På grund av vad här anförts och med hänsyn till önskvärdheten av att en allt för snabb ökning av luftfartslånefonden hindras, får jag hemställa,

att riksdagen ville endast på så sätt bifalla Kungl. Maj:ts framställning om kapitalökning för luftfartslånefonden, att för detta ändamål för budgetåret 1926—1927 anvisas ett reservationsanslag av kronor 400,000.

Stockholm den 21 januari 1926.

*Ivar Anderson.*