

Nr 146.

Ankom till riksdagens kansli den 18 maj 1926 kl. 12 m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen framställda förslag angående anvisande av anslag till befrämjande av lufttrafik m. m., jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

Uti den till riksdagen den 7 januari 1926 avlåtna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov för budgetåret 1926—1927 har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln (punkt 53) föreslagit riksdagen att

1:o för budgetåret 1926—1927 anvisa

dels till understöd av regelbunden luftfart ett extra reservationsanslag av 500,000 kronor,

dels till förbättring av flygplatsen å Bulltoftafältet i Malmö ett extra reservationsanslag av 32,200 kronor,

dels ock för biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart ett extra anslag av 2,300 kronor;

2:o) medgiva, att besparingar, som uppstått å det av riksdagen för budgetåret 1925—1926 till förbättring av nämnda flygplats anvisade extra reservationsanslaget å 128,000 kronor, må användas på sätt i statsrådsprotokollet angivits.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sid. 106—146 i det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 7 januari 1926.

Vidare har Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen med hänvisning till förenämnda utredning under utgifter för kapitalökning (punkt 32) föreslagit riksdagen att såsom kapitalökning för luftfartslänefonden för budgetåret 1926—1927 anvisa ett reservationsanslag av 600,000 kronor.

I sammanhang härmed har utskottet till behandling förehaft följande inom riksdagen väckta motioner, nämligen

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 70, av herr *G. W. Hansson m. fl.* och den andra inom andra kammaren, nr 103, av herr *E. Lühander m. fl.*, däri hemställts, att erforderligt statsunderstöd måtte beviljas för yrkesmässig lufttrafik å en route Göteborg—

London under innevarande år i enlighet med därom föreliggande i Kungl. Maj:ts förevarande proposition omförmälda ansökan;

dels en inom första kammaren av herr *J. Nilsson* i Malmö väckt motion, nr 120, vari yrkats, att riksdagen måtte bifalla Kungl. Maj:ts proposition nr 1 i vad den avser åtgärder för befrämjande av lufttrafik med den ändringen, att det subventionsbelopp, som, under förutsättning av norskt deltagande till hälften å trafiken, skulle utgå för lufttrafik å linjen Oslo—Göteborg—Malmö, måtte utan angiven förutsättning utgå för lufttrafik å linjen Göteborg—Malmö eller Köpenhamn;

dels en inom första kammaren av *densamme* väckt motion, nr 121, vari hemställts, att riksdagen måtte besluta att under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1926—27 anvisa ett extra reservationsanslag å 300,000 kronor till uppförande av en ny hangarbyggnad å Bulltofta flygstation vid Malmö;

dels ock en inom andra kammaren av herr *I. Anderson* i Linköping väckt motion, nr 87, vari yrkats, 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 400,000 kronor.

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina framställningar, får utskottet hänvisa till motionerna.

Inom kommunikationsdepartementet hava upprättats följande tre tabeller, utvisande vad som utgått eller beräknas komma att utgå från det för budgetåret 1925—1926 anvisade anslaget å 500,000 kronor för understöd av regelbunden luftfart, ävensom tänkt användning av liknande anslag för nästa budgetår.

Tabell 1.

Sammanställning av understöd till aktiebolaget aerotransport under år 1925.

Månad	Stockholm—Hälsingfors		Hälsingfors—Stockholm		Summa kronor	Malmö—Amsterdam		Amsterdam—Malmö		Summa kronor	Totalsumma kronor			
	kronor		kronor			kronor		kronor						
Maj	2,490	—	2,490	—	4,980	—	10,010	—	10,027	50	20,037	50	25,017	50
Juni	7,345	50	7,470	—	14,815	50	29,661	25	29,680	88	59,342	13	74,157	63
Juli	9,213	—	7,656	75	16,869	75	30,947	88	33,158	75	64,106	63	80,976	38
Augusti	8,964	—	5,789	25	14,753	25	28,377	13	31,241	88	59,619	01	74,372	26
September	—	—	—	—	—	—	24,580	51	26,888	76	51,469	27	51,469	27
Summa	28,012	50	23,406	—	51,418	50	123,576	77	130,997	77	254,574	54	305,993	04

Tabell 2.

Redogörelse för understöd,

som enligt avtalet med aktiebolaget aerotransport utgått eller kunna komma att utgå från: det för budgetåret 1925—1926 anvisade anslaget å 500,000 kronor för understöd av regelbunden luftfart.

Alt. I.

1925	Utbetalat subventionsbelopp (se tab. 1)	kronor	305,993: 04
1926	$\frac{15}{4}$ — $\frac{30}{6}$ Malmö—Amsterdam (ej samtrafik)	»	157,500: —
»	$\frac{15}{5}$ — $\frac{30}{6}$ Stockholm—Hälsingfors (samtrafik med utländskt företag)	»	¹⁾ 32,681: 25
			Summa kronor 496,174: 29

Alt. II.

1925	Utbetalat subventionsbelopp (se tab. 1)	kronor	305,993: 04
1926	$\frac{15}{4}$ — $\frac{30}{6}$ Malmö—Amsterdam (samtrafik med utländskt företag)	»	94,500: —
»	$\frac{15}{5}$ — $\frac{30}{6}$ Stockholm—Hälsingfors (samtrafik med utländskt företag)	»	¹⁾ 32,681: 25
»	$\frac{1}{6}$ — $\frac{30}{6}$ Oslo—Göteborg—Malmö (samtrafik med utländskt företag)	»	20,250: —
			Kronor 453,424: 29
»	$\frac{1}{5}$ — $\frac{30}{6}$ Malmö—Berlin (samtrafik med utländskt företag)	»	40,950: —
			Summa kronor 494,374: 29

Alt. III.

1925	Utbetalat subventionsbelopp (se tab. 1)	kronor	305,993: 04
1926	$\frac{15}{4}$ — $\frac{30}{6}$ Malmö—Paris (samtrafik med utländskt företag)	»	135,281: 25
»	$\frac{15}{5}$ — $\frac{30}{6}$ Stockholm—Hälsingfors (samtrafik med utländskt företag)	»	¹⁾ 32,681: 25
»	$\frac{1}{6}$ — $\frac{30}{6}$ Oslo—Göteborg—Malmö (samtrafik med utländskt företag)	»	20,250: —
			Summa kronor 494,205: 54

Tabell 3.

Förslag till användning av anslag för understöd av regelbunden luftfart för budgetåret 1926—1927.

Alt. I.

1926	$\frac{1}{7}$ — $\frac{30}{9}$ Malmö—Amsterdam (ej samtrafik)	kronor	189,000: —
»	$\frac{1}{7}$ — $\frac{15}{9}$ Stockholm—Hälsingfors (samtrafik med utländskt företag)	»	²⁾ 54,468: 75
»	$\frac{1}{7}$ — $\frac{31}{8}$ Oslo—Göteborg—Malmö (samtrafik med utländskt företag)	»	40,500: —

¹⁾ Därest trafiken kommer att upprätthållas med enmotoriga flygplan (Junkers F. 13), uppgår understödet till kr. 23,343: 75, vilket innebär en minskning med kr. 9,337: 50.

²⁾ Därest trafiken kommer att upprätthållas med enmotoriga flygplan (Junkers F. 13), uppgår understödet till kr. 38,906: 25, vilket innebär en minskning med kr. 15,562: 50.

1927	$\frac{15}{4}$ — $\frac{30}{6}$	Malmö—Amsterdam (ej samtrafik)	kronor 157,500:—
»	$\frac{15}{5}$ — $\frac{30}{6}$	Stockholm—Hälsingfors (samtrafik med utländskt företag).....	» ²⁾ 32,681: 25
»	$\frac{1}{6}$ — $\frac{30}{6}$	Oslo—Göteborg—Malmö (samtrafik med utländskt företag).....	» 20,250:—
			<hr/> Summa kronor 494,400:—

Alt. II.

1926	$\frac{1}{7}$ — $\frac{30}{9}$	Malmö—Amsterdam (samtrafik med utländskt företag)	kronor 113,400:—
»	$\frac{1}{7}$ — $\frac{15}{9}$	Stockholm—Hälsingfors (samtrafik med utländskt företag).....	» ¹⁾ 54,468: 75
»	$\frac{1}{7}$ — $\frac{31}{8}$	Oslo—Göteborg—Malmö (samtrafik med utländskt företag).....	» 40,500:—
1927	$\frac{15}{4}$ — $\frac{30}{6}$	Malmö—Amsterdam (samtrafik med utländskt företag)	» 94,500:—
»	$\frac{15}{5}$ — $\frac{30}{6}$	Stockholm—Hälsingfors (samtrafik med utländskt företag).....	» ²⁾ 32,681: 25
»	$\frac{1}{6}$ — $\frac{30}{6}$	Oslo—Göteborg—Malmö (samtrafik med utländskt företag)	» 20,250:—
			<hr/> Kronor 355,800:—
1926	$\frac{1}{7}$ — $\frac{30}{9}$	Malmö—Berlin (samtrafik med utländskt företag)	» 61,425:—
1927	$\frac{15}{4}$ — $\frac{30}{6}$	Malmö—Berlin (samtrafik med utländskt företag)	» 51,187: 50
			<hr/> Summa kronor 468,412: 50

Alt. III.

1926	$\frac{1}{7}$ — $\frac{30}{9}$	Malmö—Paris (samtrafik med utländskt företag)	kronor 162,337: 50
»	$\frac{1}{7}$ — $\frac{15}{9}$	Stockholm—Hälsingfors (samtrafik med utländskt företag).....	» ¹⁾ 54,468: 75
»	$\frac{1}{7}$ — $\frac{31}{8}$	Oslo—Göteborg—Malmö (samtrafik med utländskt företag).....	» 40,500:—
1927	$\frac{15}{4}$ — $\frac{30}{6}$	Malmö—Paris (samtrafik med utländskt företag)	» 135,281: 25
»	$\frac{15}{5}$ — $\frac{30}{6}$	Stockholm—Hälsingfors (samtrafik med utländskt företag).....	» ²⁾ 32,681: 25
»	$\frac{1}{6}$ — $\frac{30}{6}$	Oslo—Göteborg—Malmö (samtrafik med utländskt företag).....	» 20,250:—
			<hr/> Kronor 445,518: 75
1926	$\frac{1}{7}$ — $\frac{15}{8}$	Malmö—Berlin (samtrafik med utländskt företag)	» 30,712: 50
1927	$\frac{1}{6}$ — $\frac{30}{6}$	Malmö—Berlin (samtrafik med utländskt företag)	» 20,475:—
			<hr/> Summa kronor 496,706: 25

¹⁾ Därest trafiken kommer att upprätthållas med enmotoriga flygplan (Junkers F. 13), uppgår understödet till kr. 38,906: 25, vilket innebär en minskning med kr. 15,562: 50.

²⁾ Därest trafiken kommer att upprätthållas med enmotoriga flygplan (Junkers F. 13), uppgår understödet till kr. 23,343: 75, vilket innebär en minskning med kr. 9,337: 50.

Departementschefen har anfört bland annat följande:

»Av tabellerna framgår, att subventionen till aktiebolaget Aerotransport under år 1925 uppgår till omkring 306,000 kronor samt att vad som ytterligare kan beräknas skola för tiden före den 1 juli 1926 utgå från det av riksdagen beviljade anslaget å 500,000 kronor för understöd av regelbunden luftfart, uppgår till sådana belopp, att någon nämnvärd besparing å anslaget endast uppstår, därest samarbete äger rum med danskt eller tyskt luftfartsföretag.

Aktiebolaget aerotransport har hemställt, att anslaget för understöd av regelbunden luftfart måtte för budgetåret 1926—1927 bestämmas till 525,000 kronor. Av tabellen nr 3 framgår emellertid, att även om samtrafik å linjen Malmö—Amsterdam icke kommer till stånd samt högre ersättning än den i avtalet bestämda utgår för linjen Stockholm—Hälsingfors för att möjliggöra användande av tremotoriga flygplan å denna linje, ett anslag å 500,000 kronor är tillräckligt. Kommer samtrafik till stånd med franskt luftfartsföretag, skulle blott erfordras omkring 445,000 kronor och i händelse av samtrafik med danskt eller tyskt luftfartsföretag omkring 356,000 kronor. Därtill komme, därest linjen Malmö—Berlin skulle trafikeras, under fem och en halv månader under budgetåret omkring 112,600 kronor och under två och en halv månader omkring 51,200 kronor. Jag anser alltså, att för understöd av regelbunden luftfart bör för budgetåret 1926—1927 äskas samma belopp, som riksdagen beviljat för budgetåret 1925—1926, eller 500,000 kronor.»

Beträffande frågan om anslag till *luftfartslänefonden* anföres i propositionen följande:

»Till luftfartslänefonden har riksdagen för budgetåret 1925—1926 anvisat 500,000 kronor att utgå av lånemedel. Såsom förut omförmäls har aktiebolaget aero transports dotterbolag, aktiebolaget flygmateriel, från nämnda fond beviljats ett lån å 485,000 kronor till inköp av 2 flygplan av typen Junkers G 23, 3 reservmotorer och 4 Marconiapparater. I de beräkningar, som bifogats propositionen till 1925 års riksdag angående luftfart, har förutsatts, att för varje timme, som flygplan av berörda typ användes, skulle å detsamma avskrivas 106 kronor. De två flygplan, för vilkas inköp lån av staten beviljats, hava under år 1925 begagnats under tillhoppa 615 timmar. För desamma bör alltså beräknas en amortering av 65,190 kronor. Därtill kommer amortering för Marconiapparaterna, varför den avbetalning, som skall fullgöras för år 1925 och som före nästa budgetårs ingång inlevereras till luftfartslänefonden, uppgår till omkring 67,000 kronor. Detta belopp torde få användas till utlämnande av nya lån. Härtill kommer det belopp av 15,000 kronor, som av fonden icke tagits i anspråk.

Aktiebolaget aero transport har nu meddelat, att bolaget utöver de tremotoriga flygplan, till vilkas inköp lån beviljats av staten, för upprätthåll-

lande av trafiken å leden Malmö—Amsterdam behövde ytterligare två sådana plan. Därtill komma två tremotoriga flygplan, som skulle användas å Finlandslinjen. Bolaget har därför anhållit, att detsamma måtte från luftfartslånefonden beviljas lån å tillhoppa 848,800 kronor för inköp av 4 tremotoriga flygplan, vilka med Marconiapparater betingade ett pris av 212,200 kronor stycket. Dessutom har bolaget begärt att erhålla lån å 99,000 kronor för inköp av 6 reservmotorer och 50,000 kronor till anskaffning av 2 flottörställ till de tremotoriga flygplan, vilka skulle trafikera leden Stockholm—Hälsingfors.

Enär det är att förvänta, att samtrafik å leden Malmö—Amsterdam skall kunna åvägbringas med utländskt luftfartsföretag, lär aktiebolaget aérotransport för upprätthållande av dess andel av trafiken icke behöva mer än 3 flygplan av den större tremotoriga typen. För leden Stockholm—Hälsingfors skulle erfordras 2 flygplan av samma typ. Då bolaget förut beviljats lån för inköp av två sådana flygplan, skulle lån nu behövas för inköp av ytterligare tre. Därest statsunderstödd flygning med tremotoriga flygplan kommer till stånd å leden Malmö—Berlin, ifrågasätter bolaget icke av sådan anledning något ökat lån från luftfartslånefonden. Vad angår belåningsvärdet för inköpta flygplan, framgår av bolagets skrivelse, att bolaget tänkt sig att för de två plan, som bolaget under år 1925 förhyrt av aktiebolaget flygindustri, erhålla lån till det belopp, 212,000 kronor för varje plan, som de kosta såsom nya. Skall det emellertid bliva fråga om beviljande av lån för inköp av dessa begagnade flygplan, måste hänsyn tagas till den minskning i värde flygplanen undergått genom desammas användande i trafik. Dessutom torde vid beviljande av ytterligare lån numera böra tillämpas den för lån från luftfartslånefonden fastställda föreskriften, att vid bestämmande av lånebeloppets storlek skall i första hand tagas hänsyn till i vad mån tillverkningen helt eller delvis skett eller till rimligt pris kunnat ske i Sverige. Vid bestämmande av det lånebelopp, aktiebolaget flygmateriel den 10 juli 1925 erhöi från luftfartslånefonden, lades till följd av särskilda omständigheter till grund de belånade föremålens fulla värde mot det att fyllnadssäkerhet lämnades. Åtminstone för motorer, som helt och hållet tillverkats i utlandet, synes dock minskning i belåningsvärdet nu böra äga rum.

På grund av de skäl, som sålunda anförts, och då, som ovan nämnts, fondens disponibla behållning vid budgetårets slut torde uppgå till omkring 82,000 kronor, anser jag, att en avsättning till luftfartslånefonden av 600,000 kronor är tillräcklig. I likhet med vad förut ägt rum torde beloppet anvisas under utgifter för kapitalökning, och kommer jag att under denna avdelning av statsverkspropositionen göra erforderlig hemställan.»

Utskottet har avlagt besök vid Malmö stads och Göteborgs stads flygplatser ävensom vid aktiebolaget Flygindustri i Limhamn.

Kungl. Maj:ts nu föreliggande förslag avser i huvudsak ett fullföljande av planen för Sveriges deltagande i den internationella lufttrafiken enligt föregående års riksdags beslut i frågan. I första hand avses sålunda att från Malmö uppehålla den reguljära dagsförbindelsen med Amsterdam. Med tanke bland annat på att Norge och Finland må kunna via Sverige inordnas i Europas övriga lufttrafiknät, har också i planen upptagits trafikering av linjerna Hälsingfors—Stockholm och Oslo—Göteborg—Malmö.

Enligt vad utskottet inhämtat, har statssubventionen år 1925, fördelad på varje befordrad passagerare, uppgått till följande belopp:

Malmö—Amsterdam: kr. 152: — om medeltalet passagerare på hela sträckan räknas.

» 137: — om medeltalet på bästa delsträcka räknas.

Amsterdam—Malmö: kr. 202: — om medeltalet passagerare på hela sträckan räknas.

» 167: — om medeltalet passagerare på bästa delsträcka räknas.

Stockholm—Hälsingfors: kr. 319: —.

Hälsingfors—Stockholm: » 252: —.

Såsom härav framgår har ifrågavarande luftlinjers trafikerande endast varit möjligt tack vare en betydande statssubvention. Även hädanefter torde det vara att räkna med att dylikt statsbidrag skall visa sig erforderligt. Såsom tämligen självklart framstår likvisst, att subvention endast kan lämnas under ett begränsat antal år. Enligt utskottet mening måste det sålunda förväntas, att de svenska luftlinjerna inom rimlig tid skola kunna bära sig själva. Detta spörsmål sammanhänger emellertid nära med frågan, i vilken omfattning luftfarten kommer att tagas i anspråk för internationell postbefordran.

I detta sammanhang vill utskottet också bringa i erinran, hurusom i direkt anslutning till aktiebolaget Aerotransport på sista tiden igångsatts ett större enskilt flygindustrieföretag, benämnt aktiebolaget Flygindustri, vilket för närvarande sysselsätter cirka 450 arbetare. Vid fabriksanläggningen i Limhamn bygges flygplan av olika modeller såväl för civil flygfart som för krigsbruk. Tillverkningen är till övervägande del baserad på export till främmande länder. Nyttan för landet av att äga tillgång till en dylik inhemsk flygindustri ligger i öppen dag. Icke minst gäller detta ur försvarets synpunkt. Vid anslagsfrågans bedömande kan man icke underlåta att taga hänsyn till förefintligheten av detta företag, desto mer som något statsunderstöd till detsamma i övrigt icke utgår. Det vill synas utskottet, som om företaget vore värt uppmuntran vid förekommande leveranser för flygvapnets behov.

Med hänsyn tagen också till de stora ekonomiska uppoffringar, som för närvarande göras för flygtrafikens utveckling, och under erinran därjämte

att Kungl. Maj:ts förslag, såsom ovan antytts, allenast avser ett fortsatt trafikerande av svenska luftlinjer efter tidigare godkänd plan, får utskottet tillstyrka anslags beviljande för ändamålet med äskat belopp 500,000 kronor eller samma summa, som anvisats för innevarande budgetår.

Vad särskilt angår linjen Oslo—Göteborg—Malmö, har någon trafik på denna led hittills icke ägt rum, enär de villkor, som uppställts för statssubvention, icke ännu kunnat uppfyllas. Planerna på en havslinje Göteborg—Esbjerg—London hava också tillsvidare undanskjutits och utskottet har ej funnit tillräckliga skäl till att, på sätt i motionerna I: 70 och II: 103 föreslagits, för närvarande tillstyrka statsbidrag för denna linje. För utskottet har emellertid framhållits som önskligt, att, oavsett frågan om nämnda båda linjers förverkligande, Göteborg inom den närmaste tiden måtte kunna uppnå anslutning med det europeiska luftfartsnätet. Den närmast till hands liggande lösningen vore en utsträckning av linjen Malmö—Amsterdam upp till Göteborg. Enligt vad som påvisats, måste dock härvid avgångstiden från Göteborgs flyghamn vid Torslanda sättas så tidigt som omkring kl. 7 f. m., vilket ur den trafikerande allmänhetens synpunkt vore olägligt. Vad som från Göteborg närmast eftersträvas, är en eftermiddagslinje till Köpenhamn med avgångstid från Göteborg omkring kl. 1,30 e. m. och ankomsttid till Köpenhamn omkring kl. 3,30 e. m., varvid räknats med anslutning till Hamburg, varifrån nattåg sedermera utgå i skilda riktningar. Från Köpenhamn skulle avgången till Göteborg ske å sådan tid, att anslutning erhålles med de till Köpenhamn på eftermiddagen ankommande luftlinjerna från kontinenten.

För egen del vill utskottet erinra om det intresse, som såväl från Göteborgs stads sida som från olika korporationer och där bosatta enskilda ådagalagts för luftfartens utveckling; detta intresse har bland annat tagit sig uttryck i en med stora ekonomiska uppoffringar åstadkommen modern flyghamnsanläggning. Som önskvärt framstår ock tvivelsutan, att Sveriges största handelsstad icke må ställas utanför vid den planläggning av de internationella lufttrafikvägarna, som för närvarande pågår. Under förutsättning att en förbindelse mellan Göteborg och Malmö (Köpenhamn) kan ur postala och kommersiella synpunkter ordnas på ett för Göteborgs vidkommande tillfredsställande sätt, vill utskottet därför i anslutning till yrkandet i herr Nilssons i Malmö motion I: 120 tillstyrka, att det för denna linje beräknade anslaget må utgå oberoende av att linjen icke kan utsträckas till Oslo.

Enligt vad utskottet inhämtat, tillskyndas aktiebolaget Aerotransport för närvarande mycket stora utgifter för ombesörjandet av tullbehandlingen vid flygstationen i Malmö. Enahanda torde förhållandet bliva i Göteborg, vars flyghamn jämväl är belägen utanför stadens planlagda område. Likaledes har för utskottet upplysts, att av telegrafverket uttagas icke oväsentliga avgifter för rätten att använda bolagets radioanläggningar. Det synes

utskottet önskvärt, att lätnader för bolaget i dessa avseenden snarast åstadkommas, i den mån så utan åsidosättande av vederbörande verks intressen kan ske.

Beträffande Kungl. Maj:ts förfoganderätt över det sålunda tillstyrkta anslaget torde böra gälla samma grunder, som i detta avseende vid sistlidna riksdag angåvos.

För biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart torde, i enlighet med vad Kungl. Maj:t föreslagit, böra anvisas ett anslag av 2,300 kronor.

Anslaget för kapitalökning av luftfartslånefonden har utskottet, med beaktande av vad i detta hänseende motionsvis anförts, funnit böra begränsas till 500,000 kronor.

Med förmålan därjämte, att utskottet icke velat motsätta sig propositionens förslag om att som ytterligare bidrag till förbättring av flygplatsen å Bulltoftafältet i Malmö anvisas ett anslag av 32,200 kronor, varemot utskottet icke kunnat tillstyrka det ytterligare anslag, som till en tredje hangar på detta fält motionsvis begärts, får utskottet hemställa,

I) att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande förslag och ovanberörda av herrar J. Nilsson i Malmö och I. Anderson i Linköping väckta motionerna (I: 120 och II: 87), må

a) för budgetåret 1926—1927 under sjätte huvudtiteln anvisa

1:o) till *understöd av regelbunden luftfart* ett extra reservationsanslag av 500,000 kronor;

2:o) till *förbättring av flygplatsen å Bulltoftafältet* i Malmö ett extra reservationsanslag av 32,200 kronor;

3:o) för *biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart* ett extra anslag av 2,300 kronor;

b) avslå herr J. Nilssons i Malmö motion I: 121;

c) medgiva, att besparingar, som uppstått å det av riksdagen för budgetåret 1925—1926 till förbättring av nämnda flygplats anvisade extra reservationsanslaget å 128,000 kronor, må användas på sätt i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 7 januari 1926 angivits;

d) såsom kapitalökning för *luftfartslånefonden* för budgetåret 1926—1927 anvisa ett reservationsanslag av 500,000 kronor;

II) att de av herr G. W. Hansson m. fl. och herr E. Lithander m. fl. i ämnet väckta motionerna (I: 70 och II: 103) icke må av riksdagen bifallas.

Beträffande sättet för beredande av täckning för anslaget till luftfarts-lånefonden kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande.

Stockholm den 18 maj 1926.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:
från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius, A. C. Lindblad, J. L. Widell, C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *J. Nilsson* i Malmö, *O. Bergqvist, E. J. G. Rosén, J. G. Walles, J. Jeansson, G. Kobb, C. Johansson* i Hälsingborg och *A. R. Rooth*;
från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *A. Wiklund, S. Bengtsson* i Norup, *P. M. Olsson* i Blädinge, *O. Olsson* i Kullenbergstorp, *A. Å. Törnkvist* i Karlskrona, *E. Kristensson* i Göteborg, *J. Jönsson* i Revinge, *B. F:son Holmgren, E. G. E. Eriksson* i Stockholm, *P. C. Jonsson* och *K. S. V. Ward*.

Reservationer

av herrar *J. Nilsson* i Malmö, *G. Kobb, A. Anderson* i Råstock, *A. Å:son Törnkvist* i Karlskrona, *E. Kristensson* i Göteborg, *J. Jönsson* i Revinge, *E. G. Eriksson* i Stockholm, *P. C. Jonsson* och *K. S. V. Ward*, vilka ansett att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

Utskottets
yttrande.

»Inledningsvis anser sig utskottet böra konstatera, att de förhoppningar om god resandefrekvens och allmän trafikduglighet, som knutits till de genom vederbörande statsunderstödda bolag, aktiebolaget aerotransport, organiserade svenska luftlinjerna i stort sett uppfyllts. Härvid får dock icke bortses ifrån, att ifrågavarande luftlinjers trafikerande endast varit möjligt tack vare en betydande statssubvention. Å andra sidan måste dock tagas i betraktande att det lämnade statsunderstödet avser att befrämja utvecklingen av ett fullständigt nytt kommunikationsmedel, till vilket allmänt knytes stora förhoppningar. Såsom önskvärt framstår likvisst, att de svenska luftlinjerna måtte inom rimlig tid kunna bära sig själva, ett mål, som emellertid lär kunna nås, i den mån desamma i allt högre grad kunna tagas i anspråk för postala ändamål och andra transportbehov.

I detta sammanhang — — — icke kan utsträckas till Oslo.

Beträffande linjen Stockholm—Hälsingfors må erinras, att trafiken där på en sträcka av icke mindre än cirka 30 kilometer går fram över öppet vatten. I likhet med departementschefen måste utskottet därför ur trygghets-synpunkt finna det önskligt att på denna linje användas tremotoriga flygplan; kraven på att planen besitta erforderlig sjövärdighet böra ock upprätthållas.

Enligt vad utskottet inhämtat, tillskyndas — — — 2,300 kronor.

Beträffande anslaget till luftfartslånefonden får utskottet tillstyrka, att detta för nästkommande budgetår bestämmes till det av Kungl. Maj:t äskade beloppet 600,000 kronor. Med hänsyn till vikten av att vederbörande trafikbolag icke alltför mycket kringskäres i sina möjligheter att skaffa reservmateriel för flyglederna och i betraktande i övrigt av den av departementschefen i detta avseende lämnade utredningen, anser sig utskottet alltså icke kunna förorda att, på sätt motionsvis påyrkats, sänkning i det av departementschefen föreslagna beloppet äger rum.

Med förmälan därjämte, — — — — får utskottet hemställa,

I) att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag och i anledning av herr J. Nilssons i Malmö i ämnet väckta motion I: 120 samt med avslag å herr I. Andersons i Linköping i ämnet väckta motion II: 87, i vad den skiljer sig från Kungl. Maj:ts förslag, må

a) för budgetåret 1926—1927 under sjätte huvudtiteln anvisa

1:o) — — — —

2:o) — — — —

3:o) — — — —

b) avslå — — — —

c) medgiva — — — —

d) såsom kapitalökning för *luftfartslånefonden* för budgetåret 1926—1927 anvisa ett reservationsanslag av 600,000 kronor;

II) att — — — —.»

av herr *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, vilken ansett, att det under mom I d) av utskottets hemställan upptagna anslaget till kapitalökning för luftfartslånefonden borde bestämmas till 400,000 kronor.

av herr *O. Olsson* i Kullenbergstorp, vilken beträffande de under mom. I a) 1:o) och I d) av utskottets hemställan upptagna anslagen till understöd av regelbunden luftfart och till kapitalökning för luftfartslånefonden ansett, att utskottet bort hemställa om avslag å Kungl. Maj:ts proposition i dessa delar.