

## Nr 106.

Godkänd av första kammaren den 14 april 1928.

Godkänd av andra kammaren den 14 april 1928.

*Riksdagens skrivelse till Konungen 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.*

(Statsutskottets utlåtande nr 55.)

### Till Konungen.

1:o. Uti den till riksdagen den 4 januari 1928 avlätna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov för budgetåret 1928—1929 har Eders Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln, under återopande av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, punkt 33, föreslagit riksdagen att

1) för budgetåret 1928—1929 anvisa *dels* till understöd av regelbunden luftfart ett extra reservationsanslag av 500,000 kronor, *dels ock* för biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart ett extra anslag av 5,000 kronor;

2) medgiva, att med Malmö stad må, i överensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angivna grunder, slutas avtal angående uppförande av en tredje hangar å flygplatsen å Bulltofta.

I samband med förevarande förslag har utskottet till behandling förehaft två inom riksdagen väckta motioner (I: 150 och II: 247) vari sammanstående hemställts, att riksdagen måtte för ett fortsatt anslag till den svenska trafikflygningen uppställa det villkor, att nödig begränsning göres i subvention för flygning inom andra länder för att såmedelst inom ramen av hittills utgående statsanslag ej blott kunna tillgodose redan anordnad anslutningsflygning med andra länder, utan jämväl möjliggöra, att det av svenska staten subventionerade bolaget omhändertager, i varje fall till hälften, linjerna Göteborg—Köpenhamn samt Stockholm—Berlin och *dels* att någon tid under sommaren 1928 provflygning skall kunna anordnas på sträckan Göteborg—London.

Då riksdagen går att angiva sin ståndpunkt till frågan om fortsatt subvention till den civila luftfarten, anser riksdagen till en början det erkännandet rättvisligen böra lämnas, att de svenska luftfartslinjerna under sin hittillsvarande, jämförelsevis korta tillvaro i oväntat hög grad visat sig uppfylla kraven på allmän trafikduglighet, och detta i all synnerhet om i betrak-

tande tages trafikmedlets tekniskt sett fullständigt nya art. Som bevis för uppnådd trafiksäkerhet har vederbörande bolag i sin framställning om fortsatt understöd kunnat åberopa, att ingen skada vare sig å befordrad person eller befordrat gods inträffat sedan trafikens början. Och av generalpoststyrelsen har vitsordats att tureernas regelbundenhet varit tillfredsställande.

I jämförelse med år 1926 företer också det ekonomiska resultatet av bolagets — aktiebolaget aerotransports — verksamhet under år 1927 en avgjord förbättring. Biljettinkomsterna å Amsterdamlinjen utgjorde år 1926 155,200 och år 1927 175,400 kronor. Fraktinkomsterna å nämnda linje stegrades från 22,900 till 35,200 och postinkomsterna från 12,800 till 15,300 kronor. Sammanlagt hava intäkterna å denna linje ökats från 197,200 till 226,200 kronor. På Hälsingforslinjen visa inkomsterna en så betydande ökning som 58,800 kronor eller från 22,900 till 81,700 kronor. Bolagets sammanlagda inkomster — statssubventionen frånräknad — hava ökats under 1927 i jämförelse med år 1926 med omkring 112,000 kronor. Trafikutgifterna med frånseende av vissa avskrivningar visa däremot en minskning med omkring 55,000 kronor. I jämförelse med år 1926 har alltså rörelsen under år 1927, enligt dessa riksdagens vederbörande utskott från bolaget tillhandakomna uppgifter, förbättrats med omkring 167,000 kronor.

Beträffande det nuvarande bolagets organisation är emellertid av vikt, att denna är i möjligaste mån koncentrerad och i övrigt så anpassad, att administrationskostnaderna kunna hållas inom måttliga gränser. Såsom departementschefen framhållit, har dock bolagets styrelse ägnat oavslätlig uppmärksamhet åt denna angelägenhet, varigenom också de allmänna omkostnaderna betydligt nedbringats. Detta belyses även av senaste verksamhetsårs avsevärt förbättrade ekonomiska resultat.

Önskligt är tvivelsutan vidare att genom den lämnade luftfartssubventionen uppkomsten av en inhemsk flygindustri kan åtminstone på indirekt väg i görligaste mån främjas. I detta avseende är emellertid att märka, hurusom i direkt anslutning till det nuvarande trafikbolaget på sista åren anlagts ett större flygindustrieföretag vid Limhamn, där flygplan av olika modeller såväl för krigsbruk som civilt bruk tillverkas. Beträffande motorerna samt den metall, duraluminium, varav flygplanen vid ifrågavarande fabrik byggas, har man visserligen hittills varit beroende av import från utlandet. Men även med tagen hänsyn härtill måste dock anses av stort värde, att inom landet förefinnes ett dylikt produktionsföretag, till största delen inriktat på export och i övrigt arbetande utan statsunderstöd.

Som ett önskemål framstår ock, att det svenska luftfartsväsendet i större utsträckning än hittills kan anlitas för postbefordran.

I samband med anslagsfrågans behandling har riksdagen ansett sig böra framhålla dessa synpunkter. Även om riksdagen förutser, att även hädanefter de svenska luftfartslinjernas trafikering lämpligast handhaves av ett statsunderstött enskilt trafikföretag, vill dock riksdagen framhålla, hurusom på olika sätt tillfyllestgörande sörjts för att, därest en omläggning av formerna för statens subvention till luftfarten finnes erforderlig, en sådan

omläggning också kan genomföras. Det nuvarande avtalet med bolaget gäller sålunda endast till utgången av år 1928. Om avtalet icke före den 1 oktober 1928 av någondera parten uppsäges, förlänges dess giltighet, dock endast till utgången av år 1930. Dessutom äger Eders Kungl. Maj:t, därest bolaget icke skulle på sätt, som Eders Kungl. Maj:t anser tillfredsställande, uppehålla den statsunderstödda luftfarten, uppsäga avtalet till upphörande två månader efter uppsägningen.

Därest, såsom sakkunniga myndigheter i olika länder anse sannolikt, den civila lufttrafiken även efter sistnämnda år befinnes vara i behov av statsunderstöd och förslag om sådant understöd för den svenska lufttrafiken varder av Eders Kungl. Maj:t för riksdagen framlagt, förutsätter riksdagen, att därförinnan en allsidig utredning verkställts ifråga om huru staten ur i främsta rummet nationella, kommersiella och postala hänseenden må tillföras största möjliga direkta och indirekta fördelar av ett sådant understöd.

Beträffande anslagsbeloppet för 1928—1929 har riksdagen intet att erinra mot Eders Kungl. Maj:ts förslag, att anslaget oförändrat upptages till 500,000 kronor, vartill skulle, i likhet med 1927—1928, komma ett anslag av 5,000 kronor för biträde vid handläggning inom kommunikationsdepartementet av ärenden rörande luftfart.

Likaledes anser sig riksdagen böra godkänna till antagande den i statsverkspropositionen omförmälda uppgörelsen med Malmö stad om en tredje hangar på Bulltofta flygfält. Riksdagen har därvid icke förbisett de ytterligare eftergifter, som nu från statens sida erfordras. Å andra sidan framstår dock som ett ur allmänna samfärdselsynpunkter icke oviktigt intresse, att flygstationen i Malmö i fråga om hangarutrymmen och övrig utrustning motsvarar trafikens krav.

I anslutning till de motionsvis gjorda yrkandena vill riksdagen uttala en förväntan, att trafiken på Göteborg ordnas på ett tillfredsställande sätt. Beträffande den i motionerna berörda frågan om provflygning sommaren 1928 på sträckan Göteborg—London får riksdagen åberopa vad departementschefen i detta avseende anför. Såsom denne framhållit och av ytterligare inhämtade upplysningar jämväl bestyrkts, vore visserligen försöksflygningar över ifrågavarande havssträcka av ej ringa intresse ur kommunikationssynpunkt; trafiktekniskt förefalla dock en dylik linjes möjligheter åtminstone på flygteknikens nuvarande stadium tämligen ovissa.

Under åberopande härav får riksdagen

dels anmäla, att riksdagen

- a) för budgetåret 1928—1929 anvisat under riksstatens sjätte huvudtitel;
  - 1) till *understöd av regelbunden luftfart* ett extra reservationsanslag av 500,000 kronor;
  - 2) för *biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart* ett extra anslag av 5,000 kronor;

b) medgivit, att med Malmö stad må i överensstämmelse med de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 4 januari 1928 angivna

grunder slutas avtal angående uppförande av en tredje hangar å flygplatsen å Bulltofta;

*dels ock* hos Eders Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande den utsträckning, i vilken understöd åt den civila luftfarten hädanefter bör lämnas, ävensom beträffande de lämpliga formerna för dylikt understöds beviljande.

2:o Eders Kungl. Maj:t har (punkt 34) föreslagit riksdagen att för budgetåret 1928—1929 anvisa *dels* till väderlekstjänst för luftfarten ett extra anslag av 13,600 kronor, *dels ock* till telegramkostnader för väderlekstjänst för luftfarten ett extra förslagsanslag av 7,000 kronor.

Med tagen hänsyn till ifrågavarande väderlekstjänsts betydelse för trafiksäkerheten har riksdagen icke velat motsätta sig, att förevarande båda anslag beviljas. Riksdagen får alltså anmäla, att riksdagen för budgetåret 1928—1929 under riksstatens sjätte huvudtitel anvisat *dels* till *väderlekstjänst för luftfarten* ett extra anslag av 13,600 kronor, *dels ock* till *telegramkostnader för väderlekstjänst för luftfarten* ett extra förslagsanslag av 7,000 kronor.

Stockholm den 14 april 1928.

Med undersåtlig vörndnad.

---