

## Nr 88.

Ankom till riksdagens kansli den 30 april 1929 kl. 12 m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag till luftfartsväsendet.*

(4:e avd.)

1:o) Uti den till riksdagen den 4 januari 1929 avlätna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1929/1930 har Kungl. Maj:t i avseende å sjätte huvudtiteln, innefattande anslagen till kommunikationsdepartementet, föreslagit riksdagen (punkt 31 av det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag) att

*Understöd åt  
regelbunden  
luftfart m. m.*

1) till understöd av regelbunden luftfart för budgetåret 1929/1930 anvisa ett extra reservationsanslag av 500,000 kronor,

2) till belysningsanordningar å flygplatsen å Bulltofta för budgetåret 1929/1930 anvisa ett extra reservationsanslag av 50,000 kronor,

3) *dels* besluta, att för uppförande av en hangar och en lyftkran vid Stockholms stads flyghamn vid Lindarängen skall utgå statsbidrag, motsvarande halva kostnaden, dock högst med 244,000 kronor;

*dels ock* för berörda ändamål för budgetåret 1929/1930 anvisa ett extra reservationsanslag av 50,000 kronor; samt

4) för biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart för budgetåret 1929/1930 anvisa ett extra anslag av 5,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet sid. 40—62.

I skrivelse, nr 106, angående anslag till luftfarten har 1928 års riksdag anhållit om utredning rörande den utsträckning, i vilken understöd åt den civila luftfarten hädanefter borde lämnas, ävensom beträffande de lämpliga formerna för dylikt understöds beviljande. Med anledning därav hava, enligt Kungl. Maj:ts den 9 november 1928 givna bemyndigande, fem sakkunniga tillkallats för att inom kommunikationsdepartementet verkställa den sålunda begärda utredningen.

Rörande *understödet åt civila luftfarten* har departementschefen anfört följande:

»Aktiebolaget Aerotransport har hemställt, att anslaget till understöd av regelbunden luftfart, vilket hittills utgått med 500,000 kronor för budgetår, måtte för nästa budgetår ökas till 750,000 kronor. Härigenom skulle bolagets organisation och materiel bättre kunna utnyttjas. En ökning av bolagets

luftfart, som skulle erfordra förhöjt statsbidrag, anser jag emellertid icke böra äga rum. I stället torde, såsom framhölls i statsverkspropositionen till 1928 års riksdag, man böra inrikta sig på att anpassa bolagets organisation efter den luftfart, som kan bedrivas med hittills utgående anslag, samt att över huvud taget handhava luftfarten så ekonomiskt som möjligt. De ansträngningar, som gjorts i denna riktning, hava också, såsom framgår av bolagets skrivelse, medfört, att resultatet av rörelsen under år 1928 kan väntas bli gynnsammare än det varit föregående år. Ett särskilt skäl att icke nu öka den statsunderstödda luftfarten lär vara, att någon väsentlig ändring av densamma ej bör äga rum, innan ovan omförmälda sakkunniga avgivit sitt yttrande.

I ett avseende synes dock en mindre jämkning böra komma ifråga.

Generalpoststyrelsen har i sitt utlåtande meddelat, att lufttrafikens inställande under söndagarna ur postal synpunkt medfört vissa olägenheter. Då det, för att luftfarten med tiden må kunna bli räntabel, är av betydelse, att turerna så anordnas, att de bliva lämpliga för postbefordran, och att ökade postmängder till följd därav erhållas, är det avsett att under den tid år 1929, då aktiebolaget Aerotransport upprätthåller luftfart på Amsterdam- och Helsingforslinjerna, trafikera desamma även under sön- och helgdagar. Därvid skulle det holländska bolaget Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën och det finska aktiebolaget Aero O/Y, med vilka samtrafik även under år 1929 skall äga rum, fullgöra hälften jämväl av sön- och helgdagsturerna. Luftfarten å nämnda leder är i övrigt avsedd att fortgå ungefär på samma sätt som under år 1928. I den mån så är nödvändigt för att kunna utbetala understöd för sön- och helgdagsturerna får inskränkning göras beträffande den tid på sommaren, då aktiebolaget Aerotransport varje dag utför en tur fram och åter mellan Malmö och Amsterdam. Det torde fortfarande vara nödvändigt att öka understödet något utöver vad som bestämts i avtalet mellan staten och aktiebolaget Aerotransport, dock högst till 2 kronor 50 per flygkilometer, om tremotors flygplan komma till användning, och eljest till högst 1 krona 85 öre per flygkilometer. Anslaget till understöd av regelbunden luftfart torde alltså för budgetåret 1929/1930 böra liksom förut bestämmas till 500,000 kronor.

Enligt vad Deutsche Luft-Hansa meddelat, kommer bolaget att åtminstone sex månader 1929 uppehålla trafik å linjen *Malmö—Köpenhamn—Berlin* därvid flygning även skall ske sön- och helgdagar. Å lederna *Oslo—Göteborg—Köpenhamn—Berlin* samt *Stockholm—Stettin—Berlin* kommer nämnda tyska bolags trafik att väsentligt utökas, nämligen å vardera linjen till sex dubbelturer i veckan under sex månader. Å leden *Kalmar—Danzig* lär det tyska bolaget under år 1929 komma att uppehålla trafik med tre dubbelturer i veckan under fyra månader.»

Jämte det departementschefen omnämnt ett ifrågasatt ägoutbyte mellan staten och Malmö stad, erforderligt på grund av den uppförda tredje hangaren å Bulltoftafältet, har departementschefen till behandling upptagit frågan om anslag till *fyrbelysning å Malmö flygplats*, varvid han för egen del anfört följande:

»I den mån lufttrafiken å Bulltoftafältet ökats, särskilt sedan flygning även under vintern börjat där äga rum, har det allt oftare inträffat, att flygplan till följd av förseningar måst landa å flygplatsen, sedan mörkret inträtt. Sådana landningar äro alltid förknippade med risk, då erforderliga belysningsanordningar saknas. Ett verkligt behov föreligger därför numera att vidtaga åtgärder, så att landning å Bulltofta flygplats med trygghet kan ske även efter mörkrets inbrott.

Vid aktiebolaget Aerotransports framställning hava fogats anbud från ett svenskt och ett holländskt bolag avseende dels fasta, dels rörliga belyningsanordningar. Sedermera hava anbud införskaffats även från tyska företag. Utredningen är emellertid ännu icke avslutad. Flygstyrelsen har ansett, att fasta belyningsanordningar äro att föredraga. Då största sparsamhet bör iakttagas, torde det system böra väljas, som, samtidigt med att det är tillräckligt effektivt, blir billigast. Därest anslag för ifrågavarande belyningsanordningar beviljas, torde det därför få ankomma på luftfartsmyndigheten att, med beaktande av dessa synpunkter, bestämma vilket system, som skall komma till användning, samt att pröva inkomna anbud. Mot beloppet av det begärda anslaget har jag intet att erinra, och torde alltså för ändamålet böra av riksdagen äskas ett anslag av 50,000 kronor.»

I anslutning till ett av tillsatta delegerade från staten och Stockholms stad framlagt förslag om statsbidrag med 244,000 kronor för täckande av halva kostnaden, 488,000 kronor, för *en hangar och en lyftkran vid Stockholms sjöflygplats* vid Lindarängsviken har departementschefen anfört bland annat följande:

»Med hänsyn till de bidrag, som staten lämnat till hangarer å Malmö och Göteborgs flygplatser, torde det vara skäligt, att även huvudstaden erhåller något liknande understöd, då luftfarten på Stockholm numera vunnit sådan utveckling, att den icke blott är av lokal betydelse. Hittills har Stockholms stad, utan bidrag av staten, i den mån det varit erforderligt till följd av luftfartens ökning, förbättrat och kompletterat sin flyghamn. Förutom upplåtande av den för densamma erforderliga marken, utgörande omkring 41,000 kvadratmeter och med ett av staden beräknat värde av 560,000 kronor, har Stockholms stad å flyghamnen nedlagt ett belopp av omkring 200,000 kronor. De avgifter, vilka uppbäras enligt den av Kungl. Maj:t fastställda taxan, hava under år 1928, då trafiken varit störst, blott uppgått till 6,610 kronor. Dessutom inflyta vissa belopp för uthyrda lokaler m. m., men sammanlagda inkomsterna hava icke överstigit kostnaderna för flyghamnens förvaltning och underhåll med mera än omkring 2,000 kronor. Någon möjlighet att med de medel, som inflyta vid flyghamnen, förränta och amortera kostnaden för en hangar lärer alltså icke för närvarande förefinnas.

Enär den mark, varå hangaren skulle förläggas, tillhör Stockholms stad, samt det åtminstone tidigare varit ifrågasatt, att flyghamnens område framdeles skulle behövas för utvidgning av frihamnen, hava statens delegerade ansett försiktigheten bjuda, att Stockholms stad förbinder sig att återbetala vissa delar av beviljat statsbidrag, därest flyghamnen icke skulle få vara kvar å dess nuvarande område under tjugu år. Mot vad kommissionen föreslagit i förevarande hänseende har jag intet att erinra, och lärer, om anslag för ändamålet av riksdagen beviljas, det böra ankomma på Kungl. Maj:t att med Stockholms stad avsluta erforderligt avtal.

Då staden är ägare av den mark, varå hangaren skulle förläggas, samt av alla andra anordningar vid flyghamnen, torde hangaren och lyftkranen böra bliva stadens egendom, dock med rätt för staten att tillse, att de väl underhållas. I det blivande avtalet med staden torde böra intagas bestämmelser om visst äventyr, i fall staden eftersätter sin underhållsskyldighet. Då det icke är uteslutet, att den verkliga kostnaden för hangaren och lyftkranen kan komma att något understiga den beräknade, bör föreskrivas, att statsbidraget icke må överstiga hälften av den verkliga kostnaden. Av det ifrågasatta statsbidraget, 244,000 kronor, erfordras för nästa budgetår ett belopp av 50,000 kronor.»

Utskottets  
yttrande.

Sedan 1928 års riksdag anhållit om utredning rörande den utsträckning, i vilken understöd åt den civila luftfarten hädanefter bör lämnas, har Kungl. Maj:t tillkallat särskilda sakkunniga, vilka för närvarande äro sysselsatta med frågans utredning.

Under erinran härom och med hänvisning i övrigt till vad departementschefen i ärendet anfört får utskottet tillstyrka, att anslaget till lufttrafiken — med den jämkning i villkoren som departementschefen angivit — för nästkommande budgetår bestämmas till det av Kungl. Maj:t föreslagna beloppet 500,000 kronor eller samma belopp, som tidigare beviljats.

Enligt vad i statsverkspropositionen omförmäلت, skulle genom vederbörande tyska lufttrafikföretag flygtrafik komma att under 1929 bedrivas å vissa svenska sträckor. Vad linjen Oslo—Göteborg—Köpenhamn—Berlin angår, har utskottet emellertid inhämtat, att trafiken därstädes ej kommer att bedrivas under den tid av sex månader, som tidigare angivits som sannolik utan endast viss förkortad tid; trafiken å linjen skulle sålunda komma att öppnas den 21 maj i stället för den 1 maj. Utskottet anser sig i anslutning härtill böra uttala, att en förutsättning för tillstånd från svensk sida till ifrågavarande linjers upplåtande till allmän trafik torde böra vara, att de uppfylla skäligen krav på regelbundenhet och trafikduglighet i övrigt.

Att statsbidrag för en hangar och en lyftkran vid Stockholms stads flyghamn må utgå med det av departementschefen angivna beloppet av 244,000 kronor, varav 50,000 kronor skulle anvisas som särskilt anslag för nästkommande budgetår, anser sig utskottet likaledes böra tillstyrka.

Det av Kungl. Maj:t äskade anslaget å 50,000 kronor till fyrbelysning å Malmö flygplats lärer ock böra beviljas såsom avsett för en av flygtrafikens utveckling betingad anläggning.

Mot det ifrågasatta ägoutbytet med Malmö stad har utskottet intet att invända.

Ej heller har Kungl. Maj:ts förslag om fortsatt anslag med 5,000 kronor för biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart givit utskottet anledning till erinran.

Under återopande härav hemställer utskottet,

att riksdagen må

a) till *understöd av regelbunden luftfart* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett extra reservationsanslag av 500,000 kronor;

b) till *belysningsanordningar å flygplatsen å Bulltofta* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett extra reservationsanslag av 50,000 kronor;

c) 1:o) besluta, att för uppförande av *en hangar och en lyftkran vid Stockholms stads flyghamn vid Lindarängen* skall utgå statsbidrag, motsvarande halva kostnaden, dock högst med 244,000 kronor;

2:o) för berörda ändamål för budgetåret 1929/1930 anvisa ett extra reservationsanslag av 50,000 kronor; samt

d) för *biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart* för budgetåret 1929/1930 anvisa ett extra anslag av 5,000 kronor.

2:o) Kungl. Maj:t har (punkt 32) föreslagit riksdagen anvisa *dels* till väderlektjänst för luftfarten ett extra anslag av 15,300 kronor, *dels ock* till telegramkostnader för väderlektjänst för luftfarten ett extra förslagsanslag av 7,000 kronor.

Väderlektjänst för luftfarten.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 62—64 av åberopade statsrådsprotokollet.

För budgetåret 1928/1929 har riksdagen till väderlektjänst för luftfarten anvisat ett extra anslag av 13,600 kronor ävensom till telegramkostnader för väderlektjänst för luftfarten ett extra förslagsanslag av 7,000 kronor.

Jämväl för nästkommande budgetår erfordras, enligt vad departementschefen framhållit, anslag till väderlektjänst för luftfarten och till därmed sammanhängande telegramkostnader. Någon minskning i hittills utgående anslagsbelopp syntes icke kunna äga rum. Beträffande vissa nytillkomna anslagskrav syntes 200 kronor till observationer rörande dimma böra beviljas med hänsyn till den stora betydelse för luftfartens trygghet, som underrättelser om förefintlig dimma innebära. Mot de begärda anslagen å 200 kronor till möbler m. m. för ett ytterligare rum för väderlektjänsten å Malmö flygplats och å 1,300 kronor till anskaffande av en vindstötsmätare på samma flygplats syntes intet vara att erinra.

Utskottet hemställer,

- att riksdagen må anvisa
- a) till *väderlektjänst för luftfarten* ett extra anslag av 15,300 kronor;
  - b) till *telegramkostnader för väderlektjänst* för luftfarten ett extra förslagsanslag av 7,000 kronor.

Stockholm den 30 april 1929.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Närvarande: Se under utlåtandet nr 87.

### Reservation

beträffande *punkten 1:o* (understöd åt regelbunden lufttrafik) av herr O. Olsson i Kullenbergstorp, som ansett, att utskottet i fråga om anslaget till understöd av regelbunden luftfart, med tagen hänsyn till de övriga anslagsbelopp, som för nästkommande budgetår skulle utgå till luftfartsväsendet, bort tillstyrka, att förstnämnda anslag bestämdes till 400,000 kronor.