Nr 112.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående understöd av regelbunden luftfart m. m.; given Stockholms slott den 7 februari 1930.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Th. Borell.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 7 februari 1930.

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, BESKOW, LUNDVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON, DAHL.

Efter gemensam beredning med chefen för försvarsdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Borell:

I skrivelse den 16 maj 1929, nr 179, har riksdagen anmält, att riksdagen, med bifall till av Kungl. Maj:t framlagt förslag, för budgetåret 1929/1930 anvisat till understöd av regelbunden luftfart ett extra reservationsanslag av 500,000 kronor. *Under år 1929 bedriven regelbunden luftfart.*

Från det av riksdagen sålunda beviljade anslaget har understöd utgått till aktiebolaget Aerotransport för upprätthållande av regelbunden luftfart å lederna Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Amsterdam och Stockholm—Helsingfors.

Å leden *Malmö—Amsterdam* började trafiken den 8 april och slutade den 12 oktober. Samtrafik har liksom förra året ägt rum med det holländska bolaget Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën. Luftfarten har upprätthållits varje söckendag med 1 tur i vardera riktningen. Därutöver har under juni, juli och augusti månader, då söndagstrafik ägde rum mellan Amsterdam och London samt mellan Amsterdam och Paris, sådan trafik även upprätthållits å leden Malmö—Amsterdam. Aktiebolaget Aerotransport har använt tremotors flygplan av typen Junkers G. 23 rymmande 9 passagerare och det holländska bolaget tvåmotors flygplan av typen Fokker F. VIII rymmande 12 passagerare och enmotors flygplan av typen Fokker F. VII rymmande 8 passagerare.

På grund av isförhållandena i Helsingfors' flyghamn kunde trafiken å leden *Stockholm—Helsingfors* börja först den 8 maj och har därefter till och med den 30 september upprätthållits gemensamt av aktiebolaget Aerotransport och finska aktiebolaget Aero O/Y med en tur i vardera riktningen varje dag även under söndagar. Båda bolagen hava använt tremotors flygplan av typen Junkers G. 24, rymmande 9 passagerare.

Under år 1928 uppbar aktiebolaget Aerotransport statsunderstöd med 2 kronor 50 öre per flygkilometer vid flygning med tremotors flygplan.

Till följd av att postverket under år 1929 i stor utsträckning med luftfartygen sänt post, som ej varit försedd med luftporto, samt på grund härav den luftbefordrade postmängden ökats, har bolaget tillförts ökad inkomst från postverket. Sålunda har, under det att i de kalkyler, som ligga till grund för subventionsbeloppet av 2 kronor 50 öre per flygkilometer, räknats med en postersättning från svenska postverket å Amsterdamlinjen av omkring 14,000 kronor och å Helsingforslinjen av omkring 7,500 kronor, bolagets ersättning för postbefordran, efter avdrag av vad av bolaget utbetalats till andra luftfartsbolag, utgjort å Amsterdamlinjen omkring 57,000 kronor och å Helsingforslinjen omkring 8,100 kronor. Med anledning härav har subventionen för år 1929 sänkts vid flygning med tremotors flygplan nämligen till 2 kronor 30 öre per flygkilometer å leden Stockholm—Helsingfors samt för tiden efter den 1 juli 1929 till 2 kronor 45 öre per flygkilometer å leden Malmö—Amsterdam.

Med bidrag av vederbörande postverk har under tiden 30 maj—28 juni nattlufttrafik för postbefordran ägt rum å linjerna *Stockholm—Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Bremen—Amsterdam* och *Oslo—Göteborg—Malmö—Köpenhamn—Berlin.* Trafiken har uppehållits av aktiebolaget Aerotransport å leden Stockholm—Malmö, av Aerotransport och det holländska bolaget Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën gemensamt å leden Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Amsterdam, av norska firman

Halle & Peterson och aktiebolaget Aerotransport å leden Oslo—Göteborg—Malmö samt av Deutsche Luft-Hansa Aktien-Gesellschaft å leden Malmö—Köpenhamn—Berlin. Aktiebolaget Aerotransports deltagande i trafiken å leden Oslo—Göteborg—Malmö möjliggjordes genom medel, insamlade av Sällskapet för flygtrafik i Göteborg och Svenska luftfartsförbundet.

På sätt framgår av propositionen nr 166 till 1929 års riksdag har aktiebolaget Aerotransport vid vissa tillfällen under februari och mars månader 1929, då trafiken å Trälleborg—Sassnitzleden var inställd till följd av ishinder, verkställt flygturer mellan Malmö och Hamburg eller Lübeck.

Aktiebolaget Aerotransport har förutom bedrivandet av den regelbundna luftfarten verkställt rund-, reklam- och extra flygningar.

Utländska luftfartsföretag hava, utan att något deltagande från svensk sida ägt rum, trafikerat åtskilliga Sverige berörande luftfartsleder.

Sålunda har finska Aerobolaget under tiden 1 juni—15 september med flygplan av typen Junkers F. 13 med plats för 4 passagerare uppehållit trafik å linjen *Stockholm—Åbo*. En tur om dagen har utförts i vardera riktningen även under söndagar, varvid Mariehamn angjordes under tiden 1 juli —15 september.

Deutsche Luft-Hansa har med sex dubbelturer i veckan uppehållit trafik å leden *Stockholm—Kalmar—Stettin—Berlin* från och med den 21 juni till och med den 31 augusti, å linjen *Oslo—Göteborg—Köpenhamn—Lübeck—Berlin* från och med den 21 maj till och med den 31 augusti samt å linjen *Malmö—Köpenhamn—Lübeck—Hamburg—Berlin* från och med den 1 november 1929. Det är avsett, att denna trafik skall fortsätta till och med den 30 april 1930. Under sommarhalvåret har sistnämnda flyglinje tagit sin början i Köpenhamn. Resande från Sverige hava emellertid haft möjlighet att medfölja de svenska eller holländska flygplanen från Malmö till Köpenhamn och därifrån fortsätta med de tyska luftfartygen till Berlin. Förutom flygplan av förut omförmälda typ Junkers G. 24 hava använts flygbåtar eller flygplan av typerna Dornier Wal och Focke Wulf Möwe, båda för 8 passagerare, Dornier Superwal för 12 passagerare och Rohrbach för 9 passagerare. Deutsche Luft-Hansa har dessutom från och med den 1 juli till och med den 12 oktober med flygplan av typen Junkers W. 33, Junkers F. 13 och Heinkel uppehållit regelbunden nattposttrafik å linjen *Stockholm—Stralsund*.

Slutligen har franska aktiebolaget Lignes Farman från och med den 9 september till och med den 5 oktober uppehållit trafik å leden *Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Dortmund—Köln—Paris*. Bolaget har använt flygplan av typerna Farman F. 190 för 4 passagerare och några gånger Farman Goliath för 12 passagerare. Det franska bolagets trafik torde få betraktas såsom en försökstrafik för blivande regelbunden luftfart år 1930.

Närmare uppgifter angående omfattningen av den statsunderstödda luftfarten inhämtas av följande inom kommunikationsdepartementet upprättade

Tabell

över antalet turer, flygsträckor, flygtider, passagerare- och godsfrekvens samt regelbundenhet vid den statsunderstödda lufttrafiken år 1929; i vissa fall i jämförelse med trafiken år 1928.

Tidsperiod för lufttrafikens bedrivande	Sträcka		Antal turer	Summa flygsträckor	Summa flygtid	Antal betalande passagerare	Post	Procent utnyttjade betalade personkilometer		Motsvarande antal betalande passagerare per tur		Procent utnyttjade betalade tonkilometer		Regelbundenhet i % (förhållandet mellan under startdagen slutförda och planerade turer)	
	Från	Till		Km.	Tim.		Kg.	1928	1929	1928	1929	1928	1929	1928	1929
8/4—12/10	Malmö	Köpenhamn	100	—	—	505	8,388	58.4	56.1	5.3	5.1	55.6	57.7	—	—
	Köpenhamn	Hamburg	100	—	—	565	8,757	63.1	62.6	5.7	5.6	63.1	66.2	—	—
	Hamburg	Amsterdam	100	—	—	485	7,881	52.7	53.2	4.8	4.8	54.1	58.5	—	—
	Malmö	Amsterdam	100	71,622	488.6	—	—	57.2	57.7	5.1	5.2	57.8	61.6	96.6	97.0
	Amsterdam	Hamburg	98	—	—	548	2,212	53.1	62.1	4.8	5.6	68.5	67.0	—	—
	Hamburg	Köpenhamn	98	—	—	559	2,486	50.1	63.6	4.5	5.7	65.4	71.5	—	—
	Köpenhamn	Malmö	98	—	—	483	1,789	36.2	54.8	3.3	4.9	39.9	52.4	—	—
	Amsterdam	Malmö	98	69,889	404.0	—	—	51.3	62.4	4.6	5.6	66.2	68.2	94.2	94.9
8/5—30/9	Stockholm	Helsingfors	75	31,125	182.7	375	3,740	32.7	55.6	2.9	5.0	37.8	69.1	98.1	96.0
	Helsingfors	Stockholm	74	30,710	197.1	423	1,848	41.9	63.5	3.8	5.7	36.4	70.3	92.6	96.0

Följande sammanställningar utvisa de statsunderstöd, som utgått till aktiebolaget Aerotransport under år 1929, ävensom utbetalningar av statsunderstöd under budgetåren 1928/1929 och 1929/1930.

Understöd till aktiebolaget Aerotransport under år 1929.

Månad	I Malmö—Amsterdam och åter Kronor		II Stockholm—Helsingfors och åter Kronor		Summa Kronor	
Maj	34,042	50	24,857	03	58,899	53
Juni	63,753	63	33,121	15	96,874	78
Summa	97,796	13	57,978	18	155,774	31
Juli	57,740	87	34,314	27	92,055	14
Augusti	69,457	01	31,220	45	100,677	46
September	84,667	29	15,272	—	99,939	29
Oktober	35,248	15	—	—	35,248	15
Summa	247,113	32	80,806	72	327,920	04
Totalsumma	344,909	45	138,784	90	483,694	35

Översikt över extra reservationsanslaget till understöd av regelbunden luftfart under tiden 1/7 1928—31/12 1929.

Budgetår		Kronor		Summa Kronor	
1928/1929	*Tillgångar:*				
	Extra reservationsanslag	500,000	—		
	Behållning från budgetåret 1927/1928	18,021	16	518,021	16
	Utgifter:				
	Understöd till A.-B. Aerotransport 1/7—31/12 1928	321,469	13		
	» » » » 1/1—30/6 1929	155,774	31		
	Besiktningar på uppdrag av luftfartsmyndigheten	150	—	477,393	44
	Behållning			40,627	72
1929/1930	*Tillgångar:*				
	Extra reservationsanslag	500,000	—		
	Behållning från budgetåret 1928/1929	40,627	72	540,627	72
	Utgifter:				
	Understöd till A.-B. Aerotransport 1/7—31/12 1929	327,920	04		
	Besiktningar på uppdrag av luftfartsmyndigheten	225	—	328,145	04
	Behållning den 31/12 1929			212,482	68

Utredning rörande understöd åt den civila luftfarten.

I skrivelse den 14 april 1928 (nr 106) anförde riksdagen, att, därest såsom sakkunniga myndigheter i olika länder ansåge sannolikt den civila lufttrafiken även sedan det nuvarande avtalet med aktiebolaget Aerotransport gått till ända befunnes vara i behov av statsunderstöd och förslag om sådant understöd för den svenska lufttrafiken bleve av Kungl. Maj:t för riksdagen framlagt, riksdagen förutsatte, att därförinnan en allsidig utredning verkställts i fråga om huru staten ur i främsta rummet nationella, kommersiella och postala hänseenden kunde tillföras största möjliga direkta och indirekta fördelar av ett sådant understöd.

Den 9 november 1928 bemyndigade därefter Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst fem sakkunniga för att inom nämnda departement verkställa utredning huruvida och i så fall i vilken utsträckning understöd åt den civila luftfarten hädanefter borde lämnas ävensom beträffande de lämpliga formerna för dylikt understöds beviljande.

På grund av nyss omförmälda bemyndigande uppdrog jag samma dag åt landshövdingen A. B. Gärde, chefen för järnvägsstyrelsens statistiska kontor, filosofie licentiaten L. Akselsson, riksgäldsfullmäktigen A. Anderson i Råstock, t. f. professorn I. V. Malmer och bankdirektören J. O. E. Rydbeck att i egenskap av sakkunniga verkställa den av riksdagen begärda utredningen. De sakkunniga hava sedermera den 30 september 1929 avgivit sitt betänkande.

För vad de sakkunniga däruti anfört kommer jag att redogöra vid behandlingen av de olika spörsmål, som varit föremål för de sakkunnigas utredning.

Innan jag går in på de sakkunnigas särskilda framställningar, vill jag erinra, att Kungl. Maj:t i innevarande års statsverksproposition på min hemställan föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition, som kunde komma att avlåtas i ämnet, till understöd av regelbunden luftfart m. m. för budgetåret 1930/1931 beräkna ett extra reservationsanslag av 546,000 kronor.

Statsunderstöd av regelbunden luftfart.

I sitt betänkande framlägga de sakkunniga till en början å sid. 132—144 utredning beträffande trafiklinjer och tidtabeller för den svenska luftfarten. Beträffande kostnaden för dagtrafiklinjer hava de sakkunniga, såsom framgår av tabellen å sid. 155—157 i betänkandet, verkställt detaljerade beräkningar, vilka huvudsakligen äro grundade på hittillsvarande erfarenheter av aktiebolaget Aerotransports verksamhet. Kalkylen utvisar, bland annat, att vid 12 månaders trafik å leden Malmö—Amsterdam och 8 månaders trafik å leden Stockholm—Helsingfors skulle uppstå en förlust av 489,800 kronor å den förstnämnda linjen och av 212,300 kronor å den senare linjen. I enlighet härmed föreslå de sakkunniga, att till subvention för upprätthållande av lufttrafik å dessa linjer under angivna tider anvisas ett belopp av 700,000 kronor för år under fem år.

Såsom allmän motivering hava de sakkunniga anfört följande:

Aerotransport har under fem år med statssubvention bedrivit regelbunden luftfart, vilken i tekniskt avseende varit synnerligen framgångsrik och uppnått en god trafikfrekvens men i ekonomiskt avseende icke i nämnvärd mån kunnat närma sig till bärighet. Denna luftfart har dessutom bedrivits endast under en del av året. Den har härigenom helt burit karaktären av en försöksverksamhet, avsedd att under ett övergångsskede samla erfarenheter och bygga upp underlaget — ifråga om materiel, personal och organisation — för framtida större uppgifter. Någon stor trafikbetydelse för landet med även kommersiellt värde har den dock knappast haft. Sådan betydelse uppnås först vid regelbunden trafik under hela eller åtminstone en större del av året, och än större blir betydelsen, när trafiken kan gå även på natten.

Att nu ytterligare under några år, i avvaktan på bättre flygekonomi, fortsätta trafiken såsom hittills kan knappast vara ändamålsenligt. Tillräcklig erfarenhet har redan vunnits angående flygtrafik på dagen under den goda årstiden. En fortsatt statsunderstödd luftfart bör åsyfta att pröva vinter- och nattflygning och att med hjälp därav åstadkomma en påtaglig effektiv trafiknytta för vårt land.

Utomlands liksom i Sverige har luftfarten under sitt nu tillryggalagda första decennium i hög grad burit prägeln av försöks- och utvecklingsstadium; trafiken har till stor del varit koncentrerad till sommaren, regelbunden trafik året runt har haft en rätt begränsad omfattning och nattrafik har endast i Amerika förekommit i nämnvärd omfattning; därtill kommer att en stor del av trafiklinjerna varit allt för korta för att kunna giva en stor effektiv tidsvinst. Uppenbarligen pågår dock nu allestädes en intensiv rationaliseringsprocess, avsedd att med starkare kommersiell betoning koncentrera trafiken till ett mindre antal effektiva och reguljärt drivna linjer, och även ett europeiskt nattflygnät är i vardande. Ett flertal stater offra synnerligen stora

summor på flygningen — nästan alla offra åtminstone något — och man kan icke taga miste på att trots de besvikelser, som flygningen ekonomiskt taget på många håll inneburit, utvecklingen på flygområdet dock alltjämt är mycket stark och i tillväxt.

Enligt vad tidigare anförts rörande ekonomien (kap. VI: 3) torde detta utvecklingsarbete också, trots allt, vara sakligt berättigat. Förutsättningar torde nämligen finnas, ehuru ännu icke förverkligade, för att flygningen snart nog skall bliva ett betydelsefullt och ekonomiskt bärigt trafikmedel.

För Sverige är luftfarten ägnad att bliva av mycket stor betydelse. Vi äro ekonomiskt och kulturellt ett folk med mycket vidsträckta internationella förbindelser, men vårt land ligger avlägset. Snabba kommunikationer äro därför för oss av största vikt, utgöra i själva verket en oundgänglig förutsättning för att vidmakthålla och upparbeta den ställning, vi redan erövrat. De nya och i vissa avseenden revolutionerande förbättringar i kommunikationerna, som luftfarten medför, är det nödvändigt att vi även tillgodogöra oss.

Nu föreligger för oss det lyckliga förhållandet, att de viktigaste, till effektiv tidsvinst ledande luftförbindelserna kunna åstadkommas redan genom ett flygprogram av ganska begränsad omfattning och följaktligen till ganska måttliga kostnader. Så väldiga summor, som utomlands offras på flygväsendet, kan det för oss icke bliva fråga om.

Så länge endast dagtrafik kommer ifråga, blir förbindelsen till Västeuropa den för oss utan all jämförelse viktigaste. För att medföra verklig nytta måste den trafikeras året runt, och den kommer då att effektivt nedbringa tidsutdräkten för passagerare och post från två dagar till en. Detta är enligt de sakkunnigas mening en fördel av synnerligen stor betydelse för vårt land. Full kommersiell nytta uppnås av den västeuropeiska linjen genom att den utgår från Malmö i anslutning till nattågen från Stockholm, Göteborg och Oslo samt framgår till Amsterdam, där anslutningslinjer till London och Paris finnas. Såsom vid internationella linjer är vanligt bör denna linje trafikeras med halva antalet turer av Sverige och halva antalet turer av annat land.

Av stor betydelse i ekonomiskt och politiskt avseende är även en flygförbindelse med vårt östra grannland Finland, lämpligast upprätthållen å sträckan Helsingfors—Stockholm. Önskvärt är givetvis att även denna linje kan trafikeras hela året, men dels med hänsyn till de tekniska svårigheterna under isläggnings- och islossningsperioderna och dels med hänsyn till kostnaderna ha de sakkunniga ansett sig böra föreslå denna linje tillsvidare trafikerad under 8 månader, förslagsvis 1 maj—31 oktober och 15 januari—15 mars. Samtrafikering med Finland förutsättes, och önskligt vore att den svenska linjen kunde utsträckas ända till Reval.

Med dessa båda nu nämnda linjer uppnås de viktigaste av de effektiva tidsvinster, som överhuvud taget kunna uppnås med enbart dagflygtrafik. De sakkunniga anse därför, att ett första svenskt flygprogram bör omfatta linjerna Malmö—Amsterdam och Stockholm—Helsingfors. Dessa linjer betjäna *hela* landets intressen och tillgodose i lika mån de olika delarnas intressen. Såsom en olägenhet skulle kunna anföras, att Göteborg icke blir direkt berörd av någon svensk flyglinje och Stockholm icke av den viktigaste av dessa, kontinentlinjen. Orsaken härtill är emellertid objektivt välgrundad: så länge ekonomien ej är tillfredsställande, måste flygningen begränsas genom kombination med nattågsförbindelserna; i grund och botten uppnås härmed samma reella nytta — ehuru något mindre bekvämlighet — som vid linjer, utgående från Stockholm och Göteborg.

När flygekonomien förbättrats, kommer säkerligen flygprogrammet för dagtrafik att bliva i hög grad utvidgat, med kontinentallinjen utdragen till Stock-

holm och Göteborg, särskilda linjer Malmö—Berlin och Stockholm—Berlin, eftermiddagslinje Göteborg—Köpenhamn—Hamburg, linje Stockholm—Baltikum, vissa inre svenska linjer o. s. v. Allt detta måste emellertid anses ligga utanför det nu aktuellas område, enär man icke kan överblicka, när flygning av sådan omfattning blir ekonomiskt möjlig. Och en subventionering av spridda delar av ett sådant större program kan icke vara ekonomiskt ändamålsenligt.

För nattrafik blir uppgiften att sätta Stockholm, Göteborg, Malmö, Oslo, Helsingfors och Köpenhamn i förbindelse med London, Paris och Berlin med endast en natts transporttid. Den sannolika linjesträckningen i anslutning till ett kontinentalt nattnät torde bliva Stockholm—Malmö—Hannover och Oslo—Göteborg—Köpenhamn—Malmö. I första hand blir trafiken avsedd för postbefordran, i ett senare stadium väl även för persontrafik. De sakkunniga anse upprättandet av sådan nattrafik vara av utomordentligt stor betydelse för vårt land. Ekonomiskt kan sådan trafik anses möjlig, om effektiv medverkan gives av alla de intresserade länderna och deras postverk. Även tekniskt kan nattrafiken anses redan nu möjlig, men för att upprätta ifrågavarande nattlinjer erfordras dock mycket betydande förarbeten, både av teknisk och organisatorisk-kommersiell art, och dessa förarbeten torde kräva några års tid.

De sakkunniga anse därför, att utvecklingen av den svenska lufttrafiken bör ske i två etapper, i första hand dagtrafik i ovan angiven omfattning och i andra hand nattrafik. I tekniskt avseende innebär detta, att man går fram först till en svårighetsgrad, vintertrafik, och sedan till nästa, nattrafik. Dagtrafik året runt kommer att innebära samling av erfarenheter och utbildning av personal till nytta även för den blivande nattrafiken.

Nu skulle visserligen med visst fog kunna sägas, att Sverige utan större olägenhet skulle för sitt inträde på luftfartens område kunna avvakta den tidpunkt, då de ekonomiska förutsättningarna så förbättrats, att luftfarten utan ekonomiskt stöd av staten kan själv utveckla sig och betjäna de trafikbehov, som förefinnas.

Enligt de sakkunnigas mening förefinnas dock goda skäl för Sverige att med måttlig ekonomisk uppoffring redan nu skaffa sig effektiv delaktighet i luftfarten och genom egen insats däri sörja för att de för oss mest betydelsefulla internationella förbindelserna bliva anpassade på för oss fullt ändamålsenligt sätt.

Redan det ovan angivna dagtrafikprogrammet medför mycket stora fördelar och åstadkommer en mycket effektiv förbättring av Sveriges internationella kommunikationsläge. Detta program kan förverkligas enbart genom utsträckning i tiden av den redan nu, ehuru mera försöksvis, pågående trafiken på samma linjer. Hela trafikutökningen kan ske utan utökning av befintlig flygplanspark, materiel och organisation, blott genom en något mera effektiv utnyttjning av de redan befintliga tillgångarna och följaktligen med en jämförelsevis liten kostnadsökning. Ett understöd åt detta program synes därför vara ekonomiskt rationellt. Ett nedläggande av rörelsen, intill dess ekonomien förbättrats, skulle däremot innebära en spoliering av den tillgång, som den befintliga specialutbildade personalen och organisationen representerar, varjämte flyghamnars anläggningskapital i sådant fall bleve värdelöst.

För regelbunden trafik med daglinjen Malmö—Amsterdam, 12 månader, och Stockholm—Helsingfors, 8 månader, beräknas en årlig subvention av 700,000 kronor erforderlig, således en ganska liten ökning av den nuvarande subventionen, 500,000 kronor. Dock uppnås därmed en genomgripande förbättring av trafiknyttan, innebärande i själva verket en övergång från hittillsvarande provisoriska stadium av sommartrafik till ett effektivt trafikstadium.

Såsom förut framhållits (Kap. VI: 3) bör denna trafikutvidgning — ehuru i och för sig av rätt blygsam omfattning — även möjliggöra ett såväl tekniskt som ekonomiskt framstegsarbete, något som vid nuvarande trafikomfattning knappast är möjligt. Ekonomiskt taget gäller, att en utvidgning av rörelsens omfattning är nödvändig för att överhuvud möjliggöra en rationell drift och så småningom uppnå räntabilitet. Dessutom är den nu utgående subventionen otillräcklig för ett fortsättande av trafiken ens i hittillsvarande omfattning — rörelsen har alltjämt gått med förlust — och det framstår såsom skäligen otänkbart att kunna tillföra nytt enskilt kapital till verksamheten, om nuvarande trafik- och subventionsförhållanden skola bibehållas. Att vidhålla nuvarande ordning för den statssubventionerade luftfarten framstår därför icke blott såsom något ur trafiknyttans, ekonomiens och det tekniska framåtskridandets synpunkt avgjort oändamålsenligt, utan jämväl såsom något praktiskt taget rentav omöjligt.

Det är också nödvändigt att bereda luftfarten möjligheter till en organiskt fortgående successiv utveckling. Faktiskt försiggår nu i hela Europa ett uppbyggande av den kommersiella luftfarten, trots att den ekonomiska bärigheten ännu är ofullkomlig. Det torde knappast vara vare sig ekonomiskt klokt eller med vår nationella prestige förenligt att ställa oss helt utanför denna utveckling. Säkerligen tillkommer inom få år ett europeiskt nattflygnät, och det är av stor betydelse, att vi erhålla en god anslutning till detta. Från olika håll ingångna förfrågningar visa, att man under förutsättning av nordiskt intresse för saken är hågad att från början taga hänsyn till de nordiska intressenas tillgodoseende på ändamålsenligt sätt.

Det är därför utan tvivel nödvändigt att Sverige nu fullföljer vad som redan åtgjorts inom luftfarten, tar ställning till det fortgående uppbyggandet av den europeiska luftfarten samt gör sig delaktigt däri genom egen lufttrafik — vilken dock, såsom förut visats, till en början kan ha en blott begränsad omfattning men ändock göra stor nytta.

Den civila luftfarten representerar även ett icke oväsentligt tillskott till landets försvarskraft. Den innebär en tillgång av högt kvalificerad flygare-, mekaniker- och verkstadspersonal ävensom utrustning och anläggningar av olika slag. Särskilt betydelsefull är utrustningen av flyghamnar, nödlandningsplatser och flygleder, organiserandet av väderlekstjänst och radiotjänst samt överhuvud hela den organisation, som civilflygningen för med sig. Antalet i linjetrafik använda flygplan är visserligen litet, men förefintligheten av denna trafik leder till ökat flygintresse, som kan framkalla såväl ökad materielanskaffning som framförallt ökad flygareutbildning.

Av dessa skäl anse de sakkunniga en måttlig årlig insats av staten till luftfartens stödjande under en övergångsperiod vara fullt motiverad.

Mot det program för våra utländska flygförbindelser, som här motiverats, har, säga de sakkunniga, ofta anförts, att det icke i tillräcklig grad tillgodoser svenska intressen, eftersom flygningen nästan helt verkställes utom rikets gränser, men icke inom svenskt territorium. Häremot må till en början genmälas, att flygning i luften ovanför svensk mark icke i och för sig är något svenskt intresse, med mindre den medför påtaglig praktisk nytta för de orter, den berör. Det väsentliga i denna fråga är, att på flygningens nuvarande stadium några nämnvärda fördelar icke kunna uppnås genom inomsvensk trafik, medan däremot flygningen kan ha ett mycket stort värde genom att närma oss till andra länder. Och detta närmande åstadkommes effektivast genom flygning, som till övervägande del går utom landets gränser.

I fråga om möjligheten att stanna med den svenska linjens ändpunkt i Hamburg och lita till att främmande bolag i anslutning därtill trafikera sträckorna bortom Hamburg hava de sakkunniga anfört:

Detta skulle begränsa de svenska kostnaderna, förutsatt att även på sträckan Malmö—Hamburg samtrafik upprättades och Sverige blott behövde upprätthålla halva trafiken, såsom nu sker å linjen Malmö—Amsterdam. Emellertid måste uppmärksammas, att upprätthållandet av den nordisk-västeuropeiska flyglinjen i förstklassig form och med fullgod materiel är ett betydande nordiskt intresse, och för att få ett tillräckligt inflytande på tidtabellen och på linjens standard m. m. är det högst önskvärt, att Sverige, såsom representant för Norden, deltar i trafiken i tillräckligt stor utsträckning. Om Sverige deltoge blott på en liten del av trafiklinjen, kunde lätt riskeras, att trafikanordningarna icke bleve ordnade på ett för Sverige tillfredsställande sätt. Även de många ombytena under resan till olika flygplan och olika flygbolag skulle verka hinderligt för trafikens utveckling. Det synes önskvärt, att Sverige understöder den idé, som ligger under namnet Scandinavian Air Express, vilket lancerats för denna linje. Amsterdam är en viktig knutpunkt i den europeiska luftfarten och det samarbete med Holland, som redan åstadkommits, är av värde. Dessa värden böra ej givas till spillo. Utan att taga ståndpunkt till denna fråga för en längre period framåt, måste det därför sägas, att det åtminstone tillsvidare är synnerligen önskvärt och ekonomiskt väl försvarbart, att Sverige fortfar att deltaga i trafiken på linjen Malmö—Amsterdam.

Över de sakkunnigas betänkande hava utlåtanden avgivits av åtskilliga ämbetsmyndigheter och enskilda sammanslutningar.

Därvid har kommerskollegium, som anbefallts att avgiva utlåtande efter hörande av de auktoriserade handelskamrarna i riket, överlämnat av handelskamrarna avgivna yttranden.

De sakkunnigas förslag har i allmänhet tillstyrkts av handelskamrarna.

Sålunda anser *Stockholms handelskammare* statsanslag fortfarande böra beviljas för understödjande av den civila luftfarten. Icke minst med hänsyn till vår ställning i det internationella umgänget vore det enligt handelskammarens mening beklagligt, om Sverige skulle avbryta sin medverkan vid uppehållande av regelbundna flygförbindelser. För att affärslivet fullt skulle kunna utnyttja de förmåner, som lufttrafiken beredde, vore det givetvis av vikt, att den icke enbart bleve en säsongföreteelse utan att den i möjligaste mån utsträcktes över hela året. Från denna synpunkt ansåge handelskammaren det också angeläget, att, på sätt de sakkunniga föreslagit, förberedelser vidtoges för upprättande av nattlinjetrafik. *Östergötlands och Södermanlands handelskammare* anför, bland annat, att det låge i sakens natur, att den nytta, som näringslivet kunde draga av den reguljära lufttrafiken, sådan den komme att ordnas enligt de sakkunnigas förslag, bleve olika allt efter som trafikanterna befunne sig närmare till eller fjärmare från lufttrafiklinjernas anhaltstationer eller lämpligt belägna anknytningslinjer. Lyckligt vore givetvis, om trafikanterna härvidlag kunde beredas i största möjliga grad samma fördelar. Då emellertid de sakkunnigas förslag avsåge ett begränsat skede i lufttrafikens utveckling och därunder samlade erfarenheter kunde antagas bliva lagda till grund för den därpå följande utvecklingen, ansåge sig handelskammaren nu icke böra framkomma med några yrkanden i fråga om själva trafikens ordnande. *Smålands och Blekinge handelskammare* förklarar sig helt ansluta sig till det program, som de sakkunniga uppdragit för den svenska civilluftfartens utveckling. *Got-*

lands handelskammare uttalar, att handelskammaren i allo delade de sakkunnigas mening, att luftfarten vore av synnerligen stor betydelse för utvecklingen av vårt folks ekonomiska och kulturella förbindelser med utlandet och särskilt med Västeuropa, då den förbättring i kommunikationerna, som luftfarten representerade, vore ägnad att häva den isolering, som Sveriges geografiska läge medförde. För upprätthållandet av flygförbindelse med Finland i större omfattning och av mera stadigvarande art än hittills syntes det handelskammaren även föreligga fullgiltiga skäl. Såsom de sakkunniga framhållit finge dock luftfarten större trafikbetydelse med kommersiellt värde först när den kunde bedrivas regelbundet under hela året samt även nattetid. Till de riktlinjer, som av de sakkunniga uppdragits för den svenska lufttrafikens utveckling, uttalade handelskammaren sin fulla anslutning. *Skånes handelskammare* ansluter sig fullt till de av de sakkunniga uppdragna allmänna riktlinjerna för den svenska luftfartens framtida utveckling. *Handelskammaren i Göteborg* anför, att handelskammaren funne det vara av största betydelse, att Sverige icke ställdes utanför den kedja av luftfartsförbindelser, som omslöte Europa, och instämmer livligt i vad de sakkunniga yttrat i detta hänseende. Den av de sakkunniga föreslagna planen för utvecklandet av Sveriges luftfartsförbindelser funne handelskammaren på det hela taget vara riktig, även om handelskammaren måste beklaga, att realiserandet av den inom handelskammarens verksamhetsområde hysta förhoppningen om direkt luftfartsförbindelse mellan Göteborg och England uppskjutits till ett obestämbart fjärran. Med instämmande i de sakkunnigas uppfattning funne handelskammaren det under förhandenvarande förhållanden vara det lämpligaste, att luftfarten inskränktes till att omfatta förbindelserna mellan Malmö och Amsterdam samt Stockholm och Helsingfors. Handelskammaren ville emellertid också framhålla den absoluta nödvändigheten av att trafiken å dessa sträckor uppehölles under hela året, då detta enligt handelskammarens uppfattning vore en ofrånkomlig betingelse för att luftfartstrafiken skulle kunna bliva av verklig betydelse som trafikled och medföra den avsedda nyttan för vårt näringsliv. *Västergötlands och Norra Hallands handelskammare* har framhållit, att med hänsyn till sina vidsträckta internationella förbindelser, sitt något avlägsna läge och sin betydande utsträckning i norr och söder vårt land för tillgodoseende av sina kommersiella intressen hade i alldeles särskilt hög grad behov av goda luftfartsförbindelser. Enligt handelskammarens mening vore det därför av vikt, att Sverige under det intensiva rationaliseringsarbete, som för närvarande pågingе inom de flesta av Europas länder med uppgift att koncentrera trafiken till ett fåtal effektiva och reguljärt drivna linjer med stark kommersiell betoning, i tid sörjde för sina internationella luftfartsförbindelser. En försummelse i detta avseende kunde nämligen lätt i framtiden göra oss beroende av våra grannar och deras speciella intressen till skada för vårt eget lands ekonomiska utveckling. På grund härav har handelskammaren för sin del tillstyrkt de sakkunnigas förslag och samtidigt framhållit vikten av att trafikflygningens karaktär av säsongföreteelse upphörde och flygning året om komme till stånd, samt att endast sådana flyglinjer, vilka tjänade hela landets intressen, åtminstone tills vidare, erhölle statsunderstöd. *Handelskammaren i Karlstad* framhåller, att för ett land med det avskilda läge, som Sverige intoge, ett utvecklat flygväsen framstode såsom mera av behovet påkallat än på andra håll och att det enligt handelskammarens mening måste anses nödvändigt, att Sverige för sitt näringslivs stödjande och befordrande följde med den hastiga utvecklingen i andra länder. Utan uppenbar skada kunde Sverige ej försumma att själv taga hand om och utveckla sin luftfart. Till sitt fulla gagn kunde luftfarten emellertid ej komma med enbart dagtrafik, och handelskammaren funne det därför helt naturligt att i programmet för luftfartens utveckling även inginge förberedelser

för införande av nattlinjetrafik. *Handelskammaren för Örebro och Västmanlands län* anför, att för vårt land med dess avlägsna geografiska läge komme luftfarten säkerligen att bliva till utomordentlig nytta. Det syntes av detta skäl angeläget för oss, att utvecklingen av våra lufttrafikförbindelser icke genom bristande stöd från statsmakternas sida fördröjdes. Det av de sakkunniga framlagda förslaget syntes vara klokt avvägt och utan att sikta åt alltför avlägsna mål vara väl ägnat att tillgodose de krav, som för närvarande borde uppställas. Vad som hade den största betydelsen vore tvivelsutan, att luftfarten hjälptes ur det stadium av provisorium, som hittills kännetecknat densamma, och att daglig trafik med kontinenten etablerades. Vilken betydelse detta hade visades av sistlidne vinters issvårigheter. Av stor vikt vore utan tvivel även, att en regelbunden flygtrafik komme till stånd med våra östra grannländer. Dessa båda förbindelser funne handelskammaren, i likhet med de sakkunniga, vara de, som främst borde tillgodoses. *Handelskammaren i Gävle* uttalar, att handelskammaren funnit de av de sakkunniga föreslagna åtgärderna för den civila luftfartens stödjande och utvecklande välbetänkta. *Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare* finner tidpunkten nu böra vara inne att göra våra flygförbindelser Malmö—Amsterdam och Stockholm—Helsingfors permanenta året runt eller största möjliga del därav. När en sådan ordning kunde genomföras med redan befintligt flygmateriel, flygstationer och organisation med en så förhållandevis obetydligt högre statssubvention, som föreslagits, syntes allt skäl föreligga att följa de sakkunnigas anvisningar i sådant avseende och utvinna största möjliga nytta av flygförbindelserna i fråga. Denna nytta kunde ju visserligen vidkommande näringslivet i handelskammarens distrikt ännu så länge sägas vara av tämligen sekundär betydelse, men flygtrafiken stode endast i början av sin utveckling och det vore av vikt för Sverige med dess vidsträckta internationella förbindelser att icke vara efter sin tid och att icke i detta avseende försitta de möjligheter, som Sverige oaktat sin avlägsna belägenhet besutte. Nya flygleder — som mer eller mindre direkt komme att beröra landets olika delar, beträffande Norrland exempelvis den projekterade linjen Stockholm—Långsele — för att snabbt via de stora huvudlederna sätta dessa landsdelar i förbindelse med utlandet torde icke låta länge vänta på sig, och det vore då av utomordentlig vikt, att trafiken på huvudlederna vore väl i gång. Handelskammaren anslöte sig i alla delar till de sakkunnigas ståndpunkt till det svenska flygväsendets ordnande, i en nära liksom i en mera avlägsen framtid, samt finge således livligt tillstyrka, att åtgärder vidtoges samt anslag beviljades i enlighet med vad de sakkunniga föreslagit. *Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare* framhåller, bland annat, att av de under den hittillsvarande, statsunderstödda luftfarten samlade erfarenheterna hade de sakkunniga dragit den säkerligen riktiga slutsatsen, att tiden nu vore inne att övergå från försöksstadiet till åstadkommande av — så långt naturföreteelserna medgåve — fullt reguljär trafik å hittills helt utprovade linjer.

Stockholms rederiförening har framhållit följande:

Det förefölle rederiföreningen, som om de sakkunnigas förslag väl kraftigt inriktats på åstadkommande av förbättrade svenska flyglinjer över främmande lands territorium. Det vore enligt rederiföreningens uppfattning beklagligt, att statsmakterna icke nu syntes kunna bliva i tillfälle att, samtidigt med det av de sakkunniga framlagda förslaget, få till prövning upptaga och granska en fullständig plan angående de åtgärder, som vore erforderliga för Sveriges anslutning medelst nattpostflyglinjer till på kontinenten förefintliga eller tillämnade flyglinjer för postbefordran. Att snarast möjligt en sådan anslutning vunnes vore av den största betydelse för Sverige och dess näringsliv. De kost-

nader, som av statsmakterna nedlades härå, syntes även säkrare komma landet till godo än understöd åt svenska flyglinjer över utländskt territorium, vilkas utnyttjande ju alltid kunde kringskäras genom åtgärder, varöver vi icke kunde råda. Såsom ett nationellt intresse måste även betecknas, att Sverige sökte tillförsäkra sig ledningen av den inhemska flygtrafiken; och främjandet härav syntes statsmakterna vara beredda att understödja. Vid prövningen av frågan om understöd för en utökning av flygtrafiken Stockholm—Helsingfors borde, enligt rederiföreningens förmenande, särskilt beaktas, att därigenom konkurrensen mellan denna trafik och den av ett svenskt rederiföretag hittills under en lång följd av år med statsbidrag uppehållna sjöfartsförbindelsen mellan Sverige och Finland komme att skärpas och möjligheterna för nämnda sjöfartsförbindelse att så småningom uppnå ett fullt tillfredsställande ekonomiskt resultat att försvåras. Uppenbart vore, att lufttrafiken, vilken vore inriktad på att bereda snabba kommunikationsmöjligheter, icke inom överskådlig framtid kunde komma att helt ersätta sjöfartsförbindelsen med dess vidare uppgifter. Det måste därför anses nödvändigt, att även i fortsättningen nämnda sjöfartsförbindelse komme i åtnjutande av allt det understöd från statens sida, som kunde anses erforderligt för förbindelsens uppehållande i full utsträckning. I detta sammanhang erinrades jämväl, att det med det svenska luftfartsbolaget samarbetande finska bolaget under de gångna åren kommit i åtnjutande av väsentligt mindre statsbidrag än det svenska.

Kommerskollegium har jämväl överlämnat yttrande av *Sveriges Allmänna Sjöfartsförening* och *Sveriges Redareförening*, som i gemensamt yttrande anfört, bland annat:

De sakkunniga syntes hava i första hand inriktat sig på åstadkommande av förbättrade utlandsförbindelser. Det syntes dock enligt föreningarnas förmenande vara ett nationellt intresse, att Sverige icke försummade att i god tid tillförsäkra sig ledningen av den inhemska flygtrafiken. I sådant hänseende konstaterade föreningarna, att, medan det enda svenska flygföretaget — med statens stöd — trafikerade linjer, som till stor del och vad beträffade särskilt linjen Malmö—Amsterdam till så gott som hela sin sträckning (Köpenhamn—Amsterdam) ginge fram över främmande territorium, utländska företagare ombesörjde flygtrafiken på sådana viktiga svenska huvudorter som Stockholm och Göteborg samt jämväl mellan svenska orter inbördes (Stockholm—Kalmar). Föreningarna tilläto sig uttala, att ökad vikt borde läggas på den del av frågan, som berörde den inrikes flygtrafiken, och att därför borde övervägas, huruvida icke det anslag, som kunde komma att beviljas, borde avses huvudsakligen för åtgärder i nämnda syfte. I detta sammanhang kunde erinras om, att det finska bolag, med vilket samtrafik Finland—Sverige bedreves, för närvarande erhölle avsevärt mindre statsbidrag än det svenska företaget, under det att vid bestämmandet av hittills utgående statssubventioner för sjöförbindelsen mellan dessa länder man från svensk sida syntes hava ansett, att det finska intresset av förbindelsen ifråga vore det större. Vid avvägandet av svensk statssubvention till flyglinjen borde givetvis även noga beaktas intresset av att icke upprätthållandet av den reguljära linjesjöfarten med dess ur allmänna synpunkter vidare och viktigare uppgifter över hövan försvårades.

För egen del har *kommerskollegium* till en början erinrat, att av de till kollegium i ärendet avgivna yttrandena framgår, att olika meningar yppats med avseende å frågan, om den svenska civila luftfarten bör sålunda inskränkas, att de svenska flyglederna till större delen läggas över svenskt territorium, varefter anknytning skulle ske till utländska flyglinjer, eller om de svenska flyg-

lederna böra så utsträckas, att vi genom desamma vinna direkt förbindelse med någon av centralpunkterna i det internationella flygledsnätet. Härefter fortsätter kollegium:

Den av aktiebolaget Aerotransport med stöd av allmänna medel hittills bedrivna lufttrafiken har varit lagd efter linjer, som överensstämma med det sistnämnda alternativet. De sakkunniga hava också förordat ett fullföljande och ytterligare utbyggande av denna lufttrafik.

Under nuvarande förhållanden måste, såsom de sakkunniga på ett klarläggande sätt visat, flygningen begränsas till de längre sträckor, där verkligt avsevärd tidsvinst uppnås för både resande och post. Så länge endast dagflygning förekommer, böra också nattågsförbindelser, där sådana stå till buds, i första hand utnyttjas och flygförbindelserna anslutas till nattågen.

Ur dessa synpunkter äger enligt kollegii mening de sakkunnigas program för dagflygningarnas anordnande under den närmaste framtiden avgjort företräde framför de förslag till svenska dagflyglinjer över svenskt territorium, som blivit i ärendet framförda.

Av synnerligen stor betydelse för bedömandet av frågan om den lämpligaste planeringen av de svenska dagflyglinjerna torde även vara, att vårt land endast under den förutsättningen, att vi utsträcka vår flygtrafik till en centralpunkt i det internationella flygnätet, torde kunna påräkna, att vederbörlig hänsyn tages till vårt intresse att erhålla en tillfredsställande anknytning till de olika flyglinjerna på kontinenten.

Allteftersom flygekonomien förbättras bör emellertid, såsom jämväl de sakkunniga förutsätta, dagflygningen på kontinenten och Finland kompletteras med svenska flyglinjer över svenskt territorium genom kontinentallinjens utsträckande till Stockholm och över Göteborg till Oslo, varjämte en svensk flygled bör uppdragas från Stockholm till Norrlands olika affärscentra.

Av vad nu anförts framgår, att kollegium för sin del ansluter sig till de sakkunnigas program för dagflygtrafikens ordnande under den närmaste framtiden.

Att dagflygningar med kontinenten och Finland i enlighet med de sakkunnigas program för Sverige äger det intresse, att fortsatt statsunderstöd för deras genomförande bör beviljas, synes kollegium uppenbart. Den förhöjning av statsunderstödet, som de sakkunniga föreslagit, finner kollegium vara väl motiverad med hänsyn till den ökade trafiknytta, som dagflygningarnas utsträckande enligt de sakkunnigas förslag över hela året eller, vad Finland beträffar, större delen därav skulle komma att medföra.

Generalpoststyrelsen har anfört:

Såsom de sakkunniga framhållit, kommer den snabbhet i trafiken, som flygningen skänker, till sin fulla rätt och når sin största betydelse på längre avstånd. Det är därför av vikt, att Sverige anknytes till det kontinentala flyglinjenätet på sådant sätt, att direkt flyganslutning erhålles till Europas viktigare handelscentra. Genom dagflygningen Malmö—Hamburg—Amsterdam har Sverige ernått en god sådan anknytning. Från Amsterdam har nämligen erhållits direkta anslutningar till London och Paris. Dessutom har anslutning i Hamburg ernåtts med flyglinjer till flera större städer i Mellaneuropa.

Regelbundenheten i flygtrafiken å Amsterdamlinjen under sommaren 1929 har varit tillfredsställande. Av 175 turer hava sålunda icke mindre än 171 (98 %) varit ur postal synpunkt »ändamålsenliga». Vid en tur erhölls flyganslutning till London, men däremot icke till Paris. Posten till Paris befordrades därför denna gång från Amsterdam med nattåg och framkom med en

dags i stället för ett dygns tidsvinst. Endast vid de återstående tre turerna, då flygningen avbröts under vägen, uppstod ingen tidsvinst.

För att en luftpostförbindelse skall bliva till verklig nytta fordras emellertid, att den uppehålles året runt med dagliga turer, och generalpoststyrelsen anser därför genomförandet av de sakkunnigas förslag att anordna trafik i sådan utsträckning å linjen Malmö—Amsterdam som ett verkligt framsteg. Generalpoststyrelsen skulle gärna sett, att flygtrafik året runt hade kunnat förverkligas även å linjen Stockholm—Helsingfors. Då så emellertid av tekniska skäl för närvarande icke lärer vara möjligt, får generalpoststyrelsen tillstyrka de sakkunnigas förslag om åtta månaders trafik årligen å denna linje.

Järnvägsstyrelsen har anfört bland annat:

Enligt järnvägsstyrelsens uppfattning är för vårt lands vidkommande understöd åt den civila flygningen fullt berättigat, därest man kan räkna med, att befordring med flygplan framdeles har utsikt att bliva ekonomiskt bärig. Huruvida sådan förutsättning kan anses vara för handen, måste anses ovisst, såsom beroende dels på att driftkostnaderna för luftfart skola genom tekniska förbättringar kunna avsevärt nedbringas, dels på att förtroendet till luftfartens säkerhet och regelbundenhet skall tillväxa, samt slutligen dels på att tillräckliga avgifter för självkostnadernas täckande — åtminstone efter viss reduktion av nuvarande mycket höga kostnader — skola kunna uttagas. Inom järnvägsstyrelsen råder icke en enhetlig uppfattning i frågan, huruvida de sakkunnigas i berörda hänseenden uttalade optimism har fullt berättigande. Hur än den blivande utvecklingen må komma att utfalla, gäller det i varje fall att uppnå en sådan organisation av luftfarten under nuvarande skede, då driften såväl i tekniskt som kommersiellt hänseende ännu står på ett försöks- och utvecklingsstadium, att man icke binder staten vid oproportionerligt höga kostnader för upprätthållande av en luftfart, som tilläventyrs kommer att förbliva förlustbringande.

Avgörande för luftfartens ekonomi är storleken av de avgifter, som uttagas respektive kunna uttagas för olika slag av luftbefordring. Vid personbefordring täcka nu utgående avgifter trots god trafikfrekvens icke ens hälften av nuvarande självkostnader. För att personbefordring med aeroplan under nuvarande driftkostnadsförhållanden skulle bliva lönande, skulle därför fordras, att biljettprisen bleve mer än fördubblade, utan att trafikens storlek härav rönte någon egentlig påverkan.

Ett fastlåsande av avgifterna vid nuvarande allt för låga belopp torde innebära, att statssubventionen förblir beständig. Under framhållande av det olämpliga häri får styrelsen understryka angelägenheten av att biljettavgifterna för färd å de statsunderstödda luftlinjerna snarast möjligt undergå sådan förhöjning, som med hänsyn till framdeles beräkningsbara självkostnader kan synas skälig och med hänsyn till övriga inverkande förhållanden får beräknas giva bästa ekonomiska resultat.

Fraktgods av sådant slag, att det fordrar snabbast möjliga transport och kan bära mycket höga avgifter för sådan, finnes till endast begränsade mängder.

Av större betydelse är brevposten, som i hög grad lämpar sig för luftbefordring på grund av regelbundenheten i transport- och utrymmesbehov samt kravet på snabbhet.

De synes styrelsen, som böra postverken, och i främsta rummet Sveriges, vid befordring över svenska luftlinjer erlägga så beräknade avgifter, att ingen förlust, att täckas av allmänna statsmedel, uppkommer. Särskilt är angeläget, att så sker beträffande luftlinjer, som helt inrättas för postverkets räkning. Redan upprättandet och tillhandahållandet utan avgift av fyrleder och radiotjänst innebära betydande förmåner.

Efter att hava berört de av de sakkunniga framlagda ekonomiska kalkylerna, fortsätter järnvägsstyrelsen:

Ifrågavarande luftlinjetrafik är starkt förlustbringande. För att densamma skall kunna upprätthållas fordras, utom andra förmåner, att direkta årliga understöd lämnas till belopp, betydligt överstigande linjernas egna trafikinkomster. Om det än finnes anledning antaga, att luftfartens driftsekonomi genom tekniska förbättringar och ökad trafik skall kunna förbättras, så synas dock varken vunna erfarenheter under nu förfluten femårig trafikeringstid eller teknikens nuvarande ståndpunkt ägnade att inge grundad förhoppning, att ifrågavarande luftlinjer med nu gällande taxor skola framdeles kunna upprätthållas, utan att ett betydligt statsunderstöd alltjämt lämnas. I vilken grad det kan bliva möjligt att genom höjning av grunderna för avgiftsberäkningen förbättra luftfartens ekonomi är tills vidare ovisst. Någon stor trafikbetydelse för landet med även kommersiellt värde har hittillsvarande lufttrafik, enligt vad av de sakkunniga anföres, knappast haft. Sådan betydelse skulle enligt de sakkunniga uppnås först vid regelbunden trafik under hela eller åtminstone en större del av året och särskilt när trafiken kan gå även på natten. Tydligt är, att de sakkunniga härvid tagit särskilt sikte på det kommersiella värdet av snabbast möjliga postbefordring.

Ehuru det således måste anses ovisst, huruvida en luftbefordring å linjerna Malmö—Amsterdam och Stockholm—Helsingfors skall kunna utvecklas till ekonomisk bärighet, vill styrelsen icke motsätta sig fortsatt och även ökat anslag till linjernas upprätthållande, då fråga endast är om att genom en relativt mindre ökning av tidigare utgående understöd få ett större utbyte av luftlinjerna och öppna möjligheter till en för framtiden förbättrad ekonomi för desamma.

Styrelsen ifrågasätter emellertid, att ett understöd med 700,000 kronor årligen icke ställes i säker utsikt för så lång tid framåt som föreslagna fem år, utan att understödets storlek såväl under denna försökstid som än mera för efterföljande tid göres beroende av den blivande ekonomiska utvecklingen under femårsperioden och av luftbolagets under denna ådagalagda strävan att genom lämpliga taxeåtgärder och klok hushållning uppnå bästa möjliga ekonomiska resultat för en svensk luftfart. Till dessa åtgärder bör då även räknas en efter driftkostnaderna genomförd reglering av ersättningen för postgods.

Generaltullstyrelsen har icke funnit något att erinra mot de av de sakkunniga väckta förslagen.

Statskontoret har framhållit att, därest med det beräknade anslagsbeloppet trafiken verkligen kunde utsträckas å linjen Malmö—Amsterdam till 12 i stället för nu omkring 6 månader och å linjen Stockholm—Helsingfors till 8 från för närvarande omkring 5 månader om året, anslagsökningen från nuvarande 500,000 kronor med 200,000 kronor syntes ganska måttlig och att sålunda ur denna synpunkt intet torde vara att erinra mot förslaget. En annan fråga vore naturligtvis, huruvida ett så stort belopp som 700,000 kronor jämte övriga av de sakkunniga föreslagna anslag för luftfart å tillhopa 85,000 kronor lämpligen kunde inrymmas å riksstaten utan förfång för andra berättigade intressen. Härom vore statskontoret icke i tillfälle att uttala sig.

Cheferna för generalstaben, marinstaben och flygvapnet hava icke haft något att erinra mot den del av de sakkunnigas framställning, varom nu är fråga.

Chefen för generalstaben har särskilt framhållit, att det ur militär synpunkt

vore önskvärt, att lufttrafik i första hand komme till utförande inom landet. Beträffande en sådan lufttrafik hade han vid upprepade tillfällen framhållit betydelsen av en linje Stockholm—Luleå. Med hänsyn till den förebragta ekonomiska utredningen ville chefen för generalstaben icke motsätta sig, att föreslaget understöd lämnades den civila luftfarten för avsedda ändamål. Förberedelser för lufttrafik inom landet borde omfatta en undersökning icke endast av möjligheterna för de av de sakkunniga föreslagna linjerna utan även av möjligheterna för en linje Stockholm—Luleå. Härvid syntes det av de sakkunniga framlagda förslaget om en huvudsakligen kommunal Norrlandslinje vara värt beaktande.

Överståthållarämbetet har överlämnat yttrande av *Stockholms flyghamnsstyrelse,* som anfört bland annat:

Vid uppgörande av de sakkunnigas trafikprogram syntes knappast tillräcklig hänsyn hava tagits till landets verkliga trafikbehov å förevarande område, och de erinringar, som ur denna synpunkt kunde framställas, syntes böra tillmätas så mycket större vikt, som de tekniska förutsättningarna ej blott för persontrafikens fulla bärighet utan även för nattpostflygning med den säkerhet och regularitet, som postens intressen krävde, ännu ingalunda vore för handen utan tvärtom syntes ligga i en obestämd framtid. Under den tilläventyrs långa övergångstid, då för reguljär lufttrafik krävdes subventioner av allmänna medel, syntes det ej minst ur ekonomisk synpunkt vara önskvärt, att de tillgängliga medlen noggrant anpassades efter de verkligen föreliggande behoven.

Ur denna synpunkt torde i första rummet emot de sakkunnigas trafikplan kunna erinras, att den icke i tillräcklig mån beaktade de trafikintressen, som anknöte sig till landets viktigaste handelsstäder, Stockholm och Göteborg, och givetvis främst till huvudstaden. I själva verket syntes det utgöra lufttrafikens viktigaste uppgift att direkt anknyta landets huvudorter till kontinentens trafiknät. Behovet av snabba förbindelser med utlandet samlade sig givetvis i främsta rummet i huvudstaden. Först under förutsättning av direkta förbindelser mellan Stockholm och utlandet kunde de fördelar, lufttrafiken medförde, komma fullt till sin rätt. Redan nu utgjorde stockholmare en väsentlig del, måhända flertalet av luftpassagerarna till och från Malmö. Malmö kunde således anses såsom Stockholms viktigaste flyghamn söderut, men dess avstånd till huvudstaden innebure stora olägenheter.

Till förmån för valet av Malmö såsom utgångspunkt för den kontinentala linjen talade visserligen de postala motiven, vilka påkallade postens avgång på kvällen från huvudorterna, men styrkan i dessa motiv vore givetvis i väsentlig mån beroende därav, att flygning kunde med nöjaktig regularitet genomföras året runt. Enligt erfarenheterna hittills syntes denna förutsättning knappast föreligga.

Den andra synpunkten i avseende å trafikbehoven, som i de sakkunnigas trafikplan icke syntes hava tillräckligt beaktats, kunde så uttryckas, att det svenska trafikintresset söderut bäst tillgodosåges genom en anknytning till de tyska luftlinjerna. Härför talade i främsta rummet enligt styrelsens mening den av de sakkunniga på ett anmärkningsvärt sätt förbisedda omständigheten, att de svenska resorna söderut i övervägande grad avsåge Mellaneuropa. Först i andra rummet komme Västeuropa. För den dyrbara och, som i det följande komme att visas, även onödiga förlängningen av Hamburglinjen till Amsterdam anförde de sakkunniga i huvudsak blott prestigeskäl, som icke syntes vara på sin plats, då fråga vore om en trafik med så dåliga ekonomiska förutsättningar som luftfarten.

Slutligen förefölle det anmärkningsvärt, att de sakkunniga icke syntes hava fäst närmare avseende vid de luftlinjer, som på tyskt initiativ och huvudsakligen genom det tyska trafikföretagets försorg redan förbunde Stockholm och även Göteborg med kontinenten. Det syntes styrelsen föreligga goda skäl att överväga, huruvida det icke vore möjligt att genom svensk medverkan å dessa flygrouter för relativt låg kostnad effektivare tillgodose de verkliga trafikbehoven, än som enligt det föreslagna trafikprogrammet skulle komma att äga rum.

De sakkunniga syntes nämligen hava underskattat de fördelar, som för svensk trafik kunde vinnas genom en anknytning med det tyska lufttrafiknätet. Enligt den gångna sommarens tidtabeller för lufttrafiken vore linjen Hamburg—Amsterdam obehövlig för de svenska passagerarnas befordran till Paris eller London, då de från Hamburg över det tyska trafiknätet kunde nå samma mål med enahanda tidsvinst. Att med hänsyn till besvären av vissa omstigningar offra en betydande del av den samlade subventionssumman på förlängningen av den svenska linjen till Amsterdam syntes därför icke böra komma i fråga. Ej heller syntes de sakkunniga hava beaktat de betydande trafikfördelar, som den direkta tyska linjen från Stockholm till Berlin skänkte. Det hade på denna väg under sommaren varit möjligt att på en dag nå från Stockholm över Berlin till Warschau, Breslau, Wien, München, över Frankfurt till Heidelberg och Darmstadt samt över Dortmund till Essen och Düsseldorf — resor, som med järnväg toge ett och ett halvt dygn eller längre tid. Genom anknytning till nattågen i Västtyskland hade stockholmsresande sålunda även kunnat nå Paris på samma tid som genom nattåg till Malmö och med den svenska flyglinjen över Amsterdam.

Dessa exempel visade, vilka fördelar som genom lämpliga anknytningar till det tyska trafiknätet stode att vinna, och med hänsyn till det intresse och de kostnader, den tyska lufttrafiken redan nedlagt å de direkta linjerna till Stockholm och Göteborg utan eller med blott ringa medverkan från svensk sida, syntes det vara sannolikt, att denna väg även erbjöde utsikter till en mera ekonomisk lösning av den svenska lufttrafikens problem. Under alla förhållanden måste det anses oegentligt och föga överensstämmande med de verkliga trafikbehoven att med anslag av svenska statsmedel fortfarande uppehålla linjen Hamburg—Amsterdam, medan exempelvis den för svenska trafikbehov vida viktigare linjen Malmö—Berlin och den direkta linjen från Stockholm till Tyskland fortfarande gjordes helt och hållet beroende av fortsatt tyskt intresse. Huruvida denna förutsättning komme att bliva beståndande syntes åtminstone osäkert. Stockholms stad hade vid flera tillfällen fått mottaga framställningar om svensk samverkan å den tyska linjen till Stettin och Berlin. Att den negativa hållning, som från svensk sida i detta hänseende iakttagits, kunde sätta linjens fortsatta tillvaro i fråga, framginge bland annat därav, att linjen sommaren 1928 endast trafikerades varannan dag, och att för sommaren 1930 endast tre månaders trafik ställdes i utsikt.

På grund av vad sålunda anförts ansåge flyghamnsstyrelsen, att frågan om det aktuella svenska lufttrafikprogrammet borde underkastas ett förnyat övervägande med särskilt beaktande av här förut anförda synpunkter.

För egen del har *överståthållarämbetet* funnit de sakkunnigas förslag icke giva anledning till erinran med avseende å de synpunkter, som polismyndigheten äger att företräda.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har funnit bärande skäl föreligga för en fortsatt statssubvention av den civila luftfarten.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har överlämnat yttrande av *Sällskapet för flygtrafik i Göteborg*, som anfört:

Sällskapet hade intet att erinra mot fortsatt understöd till linjen Stockholm —Helsingfors och ej heller att flygtiden å denna liksom andra nödiga anslutningslinjer efter hand ökades att omfatta en större del av året.

Vad däremot gällde den sydgående svenska flyglinjens fortsättning utefter sträckan Hamburg—Amsterdam hade sällskapet icke genom de sakkunnigas utredning kunnat övertygas, att svensk subvention vore nödig för att denna trafik och därmed förbindelsen med London denna väg och Paris skulle bliva väl tillgodosedd. Med det stora intresse som funnes i mellersta Europa för denna flyglinje syntes nämligen alla betingelser vara för handen för att trafiken å denna linje även ur nordisk trafiksynpunkt skulle bliva väl tillgodosedd utan svensk subvention.

Till och med om den svenska anslutningsflygningen söderut utsträcktes endast till Köpenhamn syntes det ej vara uteslutet att i samarbete med övriga länder kunna vinna en tillfredsställande flygförbindelse med det mellaneuropeiska flygnätet. Emellertid syntes redan det belopp, som frigjordes genom att begränsa den svenska kontinentalflygningen till sträckan Malmö—Hamburg, under förutsättning av samtrafik jämväl å svenska sträckan väl förslå för anknytning av åtminstone en uppsvensk huvudort med det mellaneuropeiska flygnätet. Trafikeringen av linjen Malmö—Amsterdam kostade nämligen enligt de sakkunnigas utredning vid tolv månaders flygning 490,000 kronor, därav för sträckan Hamburg—Amsterdam 267,000 kronor. Att använda den på så sätt inbesparade subventionen för en utbyggnad inåt landet av det svenska flygnätet ansåge sällskapet vore vida riktigare än att fortsätta understödjandet av linjen Hamburg—Amsterdam och till och med utsträcka flygtiden å denna.

Ett disponerande på av sakkunniga föreslaget sätt av den svenska statssubventionen skulle väl icke helt utesluta möjligheten för uppsvenska huvudorter att erhålla flygförbindelse med Mellaneuropa. Utländska flygföretag hade ju nämligen visat intresse för flyglinjer uppåt Sverige, och regelbunden trafikflygning å dessa hade i flera år utförts mellan Tyskland och såväl Stockholm som Göteborg. Men det anmärkningsvärda förhållandet skulle komma att uppstå att under det den svenska statssubventionen till huvudsaklig del flöges bort i utlandet — och därtill på linjer som, när lufttrafiken bleve ekonomiskt bärig, respektive länder kunde väntas vilja förbehålla sig att själva få trafikera — lufttrafiken på de svenska huvudorterna jämväl i fortsättningen komme att bliva överlämnad åt utländska flygföretag. För ifrågavarande svenska orter vore denna anordning dessutom alltid en källa till oro, i det att de måste nöja sig med den trafik som bjödes, detta såväl ifråga om flygtider, tidtabeller, platsutrymmen som i andra avseenden.

De sakkunniga syntes icke ha ägnat frågan om utländsk flygtrafik i Sverige någon uppmärksamhet. Skulle det emellertid visa sig att svenska staten icke hade intresse att låta svenskt flyg anknyta de uppsvenska huvudorterna med Mellaneuropa och ej heller att genom bindande avtal med utländska företag säkerställa dessa orters behov av flygförbindelse, så syntes ingen annan utväg erbjuda sig för dessa än att själva träda i förbindelse med utländska trafikföretag för att ordna denna fråga, en utveckling som väl emellertid ur flera synpunkter vore mindre önskvärd.

Flygtrafiksällskapet kunde icke finna det av de sakkunniga förordade programmet för svensk trafikflygning vara tillfredsställande, och alldeles särskilt ville sällskapet uttala sitt beklagande av att det västsvenska affärslivets behov av snabbare förbindelse med kontinenten ej blivit bättre tillgodosett än som skett i de sakkunnigas betänkande.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har för egen del anfört:

I och för sig syntes förslaget att utsträcka flygtiden å finska linjen och att åstadkomma en hela året om trafikerad linje till kontinenten väl motiverat. Länsstyrelsen måste emellertid beklaga, att förslaget icke i någon mån tillgodosåge västkustens intressen och att Göteborg sålunda icke skulle bli berörd av någon svensk flyglinje. Det syntes dock hava varit förtjänt av en närmare undersökning, huruvida icke inom ramen för det beräknade statsanslaget en svensk flyglinje berörande Göteborg skulle kunna inbegripas i programmet.

Göteborg hade med stöd från statens sida offrat betydande summor på anläggande av en för både land- och sjöflygplan avsedd flyghamn. Den flygförbindelse Oslo—Göteborg—Köpenhamn—Berlin, som under de senaste åren uppehållits genom utländskt bolag, hade också visat sig utvecklingskraftig och utan tvivel varit till nytta såväl för den mera kommersiellt betonade trafiken som ur turist- och reklamsynpunkt. Det borde icke heller lämnas obeaktat, att riksdagen vid särskilda tillfällen uttalat förväntan att trafiken på Göteborg ordnades på tillfredsställande sätt. — Dessa skäl talade enligt länsstyrelsens mening starkt för upprättande av en svensk flyglinje längs västkusten.

I sitt betänkande hade de sakkunniga något berört samma tanke som upptagits i flygsällskapets yttrande, nämligen att stanna med den svenska kontinentallinjens ändpunkt i Hamburg och överlämna åt främmande bolag att i anslutning därtill trafikera sträckorna bortom Hamburg. De skäl, på vilka de sakkunniga avvisade denna tanke, förefölle ingalunda övertygande. Någon ingående undersökning av detta alternativ eller någon förhandling med utländskt bolag rörande möjligheterna för dess förverkligande syntes icke hava förekommit. Skulle emellertid denna begränsning av flyglinjen kunna genomföras, skulle uppenbarligen åstadkommas en besparing, fullt tillräcklig för att uppehålla en svensk västkustlinje. Länsstyrelsen hemställde därför, att Kungl. Maj:t ville låta närmare undersöka det sålunda ifrågasatta alternativet.

Ingenjörsvetenskapsakademien har anfört bland annat:

Aktiebolaget Aerotransport hade på ett skickligt sätt fyllt uppgiften att inom landet skapa förtroende för den reguljära trafikflygningen. Lufttrafiken såsom den hittills bedrivits hade däremot icke varit av någon verklig betydelse för utvecklandet av en svensk flygteknik och flygindustri, anpassad efter nationella förhållanden. Ej heller syntes sådan ekonomisk erfarenhet hava vunnits, som kunnat motivera en förhoppning om definitiv förbättring mot räntabilitet under den tidsperiod, nu förefintlig flygmateriel användes. En fortsättning av trafikflygningen i den omfattning, som den nu bedreves, och med samma slags materiel syntes ej kunna lämna några ytterligare erfarenheter av väsentligt värde.

Man borde därför närmare utreda möjligheterna för tekniska förbättringar. Genom en dylik utredning borde undersökas, huruvida andra flygplanstyper med större eller mindre lastkapacitet än de nuvarande skulle kunna ställa i utsikt förbättringar i ekonomiskt hänseende.

Luftfartssakkunniga hade föreslagit trafikering av Helsingforslinjen under två typiska vintermånader. Akademien ansåge detta förslag vara av stor betydelse. Härigenom skulle nämligen värdefulla erfarenheter rörande karakteristiska vinterförhållanden och därmed förknippade problem kunna vinnas. Akademien hade förut framhållit, att vårt land erbjöde såväl trafiktekniska som konstruktiva problem, vilka icke kunde förväntas bliva helt lösta genom utländsk verksamhet på området. Ett självständigt systematiskt arbete på lösningen av sådana problem syntes därför ofrånkomligt, om vi skulle kunna tillgodogöra oss den allmänna utveckling, som luftfarten i övrigt underginge.

Luftfartssakkunniga hade även föreslagit en successiv utökning av trafiken

på Amsterdamlinjen till att omfatta hela året. En utsträckning året runt av denna trafikflygning komme att lämna nya erfarenheter, som bleve av betydelse för den kommande utvecklingen, särskilt i vad som berörde regelbunden trafik under de klimatologiska förhållanden, som vore att betrakta som mera karakteristiska för vårt land.

Svenska Aeroklubben har förklarat, att klubben gentemot de sakkunnigas förslag, i vad detsamma avsåge lufttrafikens omfattning och subventionering av densamma, i stort sett icke hade något att erinra, ehuru klubben beklagade, att de sakkunniga icke lyckats att i trafikprogrammet inrymma inhemsk trafik i större omfattning än som skett.

Svenska luftfartsförbundet har tillstyrkt de sakkunnigas förslag till flygtrafikens bedrivande under femårsperioden 1931—1935.

Vid prövning av den här föreliggande frågan gäller det givetvis i första hand att taga ställning till spörsmålet, huruvida överhuvud taget fortsatt understöd av statsmedel bör utgå för upprätthållande av svensk regelbunden luftfart. Då under nuvarande förhållanden sådant understöd alltjämt är ett ofrånkomligt villkor för att dylik luftfart skall kunna bedrivas, finner jag för min del att understöd för berörda ändamål också bör beredas. De både allmänna och enskilda medel, som offrats på uppbyggande av en svensk luftfartsorganisation, skulle eljest till stor del bliva förspillda, och det torde knappast vara förenligt med Sveriges ställning såsom kulturnation att icke i förhållande till landets förmåga och kraft deltaga i utvecklingen och fullkomnandet av det nya snabba kommunikationsmedlet, som synes innebära så stora framtidsmöjligheter. Departementschefen.

De sakkunniga hava föreslagit, att avtal — jag återkommer till detta i det följande — skall avslutas med ett enskilt bolag om statsunderstöd för upprätthållande under fem år av regelbunden luftfart å de hittills trafikerade linjerna Malmö—Amsterdam och Stockholm—Helsingfors. Å linjen Malmö—Amsterdam skulle förbindelsen upprätthållas under hela året (minst 360 dubbelturer) och å linjen Stockholm—Helsingfors under åtta månader (minst 240 dubbelturer). Halva antalet turer å vardera linjen skulle utföras av bolaget med egna maskiner och egen personal och den andra hälften av turerna förutsättes utförd av samtrafikerande främmande bolag. För året 1931, betraktat som övergångsår, skulle trafiken å Amsterdamlinjen få begränsas till 10 månader.

Då aktiebolaget Aerotransport på ett förtjänstfullt sätt hittills handhaft trafiken, anse de sakkunniga, att, om bolaget i övrigt uppfyller de villkor som uppställas, övervägande skäl tala för att avtalet slutes med detta bolag. Jag utgår från att så blir förhållandet.

Mot nämnda plan för luftfartens bedrivande hava erinringar framställts av åtskilliga av de hörda myndigheterna, därvid anmärkts, att den statsunderstödda luftfarten till övervägande del liksom hittills skulle komma att bedrivas utom landets gränser. I stället har ansetts, att vissa leder inom Sverige borde understödjas. Från Stockholm och Göteborg har särskilt påtalats, att det statsunderstödda svenska bolaget såsom hittills icke skulle komma att deltaga i den direkta trafiken mellan dessa städer och Tyskland. Gent emot vad sålunda an-

förts tillåter jag mig hänvisa till vad de sakkunniga anfört i sitt betänkande (sid. 137—140). De av de sakkunniga där framlagda skälen synas mig visa, att åtminstone under den närmaste framtiden den största nyttan för landet i dess helhet vinnes genom att de medel, som kunna göras tillgängliga för ifrågavarande ändamål, avses för vinnande av direkt förbindelse med vissa centralpunkter i det internationella flygledsnätet. Vad angår de direkta linjerna mellan å ena sidan Stockholm och Göteborg samt å den andra Tyskland, äro de av föga betydelse för postbefordran, och då möjligheten att göra luftfarten räntabel i hög grad beror på dess postala användbarhet, torde, såsom också de sakkunniga ansett, Sveriges deltagande i trafiken å dessa linjer för närvarande böra stå tillbaka för de luftfartsleder, som äro av särskild vikt för postverket.

I likhet med det stora flertalet av de hörda myndigheterna och korporationerna delar jag också de sakkunnigas åsikt att, om statens understödjande av luftfarten skall fortfara, tiden nu är inne att verksamheten inriktas på luftfartens utsträckning under längre tidsperioder än hittills med syfte att så fort ske kan komma fram till förbindelsernas upprätthållande under hela året för att uppnå verklig kommersiell nytta särskilt genom regelbunden postbefordring. Den statsfinansiella situationen har emellertid icke medgivit att för fortsatt subvention av regelbunden luftfart räkna med det av de sakkunniga föreslagna beloppet av 700,000 kronor utan har föranlett att för ändamålet kunnat avses endast den nuvarande summan av 500,000 kronor. I detta sammanhang må erinras, att det vid införandet av subvention åt luftfarten räknades med en successiv minskning av subventionsbehovet och att luftfarten, samtidigt med att den åtnjutit subvention enligt de av Kungl. Maj:t och riksdagen beslutade grunderna, erhållit betydligt större bidrag av postmedel än man ursprungligen tänkte sig.

Det återstår då att undersöka, huruvida icke med det sålunda tillgängliga beloppet av 500,000 kronor nu angivna syften åtminstone delvis skola kunna förverkligas.

Enär av de luftfartsleder, vilka trafikeras av aktiebolaget Aerotransport, linjen från Malmö söderut är den för vårt land mest viktiga, kunde tänkas, att Sveriges deltagande i Finlandstrafiken upphörde och den svenska luftfarten inskränktes till leden Malmö—Amsterdam. Genom att det av de sakkunniga för subvention av Finlandslinjen under 8 månader beräknade beloppet av 212,300 kronor inbesparades, skulle det föreslagna understödet till Amsterdamlinjen å 489,800 kronor kunna i sin helhet utgå. En därigenom möjliggjord koncentration av luftfartsrörelsen till Malmö skulle även medföra besparingar i bolagets administration. Sverige har emellertid från början deltagit i luftfarten å Finlandslinjen, och denna är av icke ringa betydelse för det kommersiella och kulturella samarbetet med vårt östra grannland. Då därtill kommer, att trafikfrekvensen å Finlandslinjen under det sistförflutna året visat en glädjande stegring, anser jag mig icke kunna tillråda, att Sveriges deltagande i luftfarten å denna linje upphör, varigenom linjens upprätthållande skulle äventyras.

I stället kan ifrågasättas att anlita den av flera av de hörda myndigheterna anvisade utvägen att låta den från Malmö utgående svenska linjen blott framgå

till Hamburg och söka anslutning till därifrån utgående linjer till London och Paris. Under förutsättning att halva antalet turer mellan Malmö och Hamburg utfördes av ett främmande luftfartsbolag, skulle, genom att sträckan mellan Hamburg och Amsterdam bortfölle, uppstå så stor minskning av subventionsbehovet, att den av de sakkunniga föreslagna utvidgningen av tiden för luftfarten å Finlands- och Amsterdamlinjen kunde genomföras med ett subventionsbelopp av 500,000 kronor. Såsom framgår av den här förut intagna redogörelsen för de sakkunnigas betänkande, hava de sakkunniga på anförda skäl tagit avstånd från omförmälda utväg, och det lär vara ovisst, om erforderligt samarbete kan erhållas för trafikering av enbart sträckan mellan Malmö och Hamburg. Från aktiebolaget Aerotransports ledning har därjämte framhållits, att det i många avseenden vore ofördelaktigt, om det samarbete med det holländska bolaget å leden Malmö—Amsterdam, som under flera år till bolagens ömsesidiga båtnad ägt rum, skulle upphöra. För att göra det möjligt att med det mindre subventionsbeloppet utsträcka luftfarten å de för närvarande trafikerade linjerna utöver de nuvarande perioderna, har bolaget i stället erbjudit sig att söka få främmande luftfartsbolag att fullgöra mer än det av de sakkunniga föreslagna halva antalet turer.

Vidare synes av en inom kommunikationsdepartementet verkställd granskning av de kalkyler, vilka ligga till grund för de sakkunnigas beräkning av subventionsbehovet, framgå att, med iakttagande av största sparsamhet i bolagets förvaltning, kostnaderna för genomförande av det av de sakkunniga framlagda programmet för dagflygning skulle kunna i viss mån nedbringas, och att alltså, även vid en inskränkning i detta program, subventionsbeloppet per flygkilometer kan sänkas något under vad de sakkunniga föreslagit. Härvid må ej heller förbises de betydande ersättningar för postbefordran, med vilka man med hänsyn till ifrågavarande transportmedels stora betydelse för poströrelsen har anledning räkna.

Av vad jag nu anfört torde framgå, att även med ett subventionsbelopp av 500,000 kronor möjlighet förefinnes att efter hand utsträcka lufttrafiken till längre tidsperioder än för närvarande.

Innan man kan bestämma, hur länge luftfarten skall under ett år utsträckas, måste underhandlingar äga rum med vederbörande främmande luftfartsbolag. Längden av trafikperioderna är även beroende på, i vad mån bolaget tillföres inkomster av luftbefordrad post, så att statssubventionen per flygkilometer kan minskas. Alldenstund bestämmandet av tiden för luftfarten följaktligen knappast kan ske mer än för ett år i sänder, kan ifrågasättas att med bolaget sluta blott för år gällande avtal. Bolaget har emellertid framhållit, att det är nödvändigt att erhålla kontrakt för den av de sakkunniga föreslagna perioden av fem år, därest bolaget skall kunna rationellt och ekonomiskt ordna sin materialanskaffning och verksamhet i övrigt samt erhålla nödigt kapitaltillskott. I enlighet härmed har bolaget föreslagit att, om endast det lägre subventionsbeloppet erhölles, statsunderstöd skulle utgå under förutsättning att regelbunden luftfart upprätthölles med en tur dagligen i vardera riktningen å linjen Malmö—

Amsterdam under *minst* 6 månader och å linjen Stockholm—Helsingfors under *minst* 5 månader per år. Bolaget skulle dock förplikta sig att söka utöka trafikperioderna å respektive linjer ensamt eller genom samtrafikavtal med främmande bolag. Därvid skulle bolaget, enär linjen Malmö—Amsterdam är den för Sverige viktigaste, i första hand sträva efter att förbereda införandet av trafik året runt på denna linje. Antalet turer, som skulle utföras av bolaget med egna maskiner och egen personal, skulle utgöra å linjen Malmö—Amsterdam minst 180 enkelturer och å linjen Stockholm—Helsingfors minst 150 enkelturer per år. Såsom understöd åt bolaget för nämnda trafikprestationer skulle statsverket utbetala för vart och ett av åren 1931—1935 500,000 kronor.

Bolaget har meddelat, att en förutsättning för att bolaget skall kunna åtaga sig nämnda åligganden är, att man följer de riktlinjer beträffande postbefordring med flygplan, som uppdragits av de sakkunniga.

De av de sakkunniga och bolaget anförda skälen för att avtalet bör slutas för en tid av fem år anser jag kunna godtagas. På det att man skall hava garanti för att luftfarten verkligen utsträckes, och att bolaget icke inskränker sig till att bibehålla det nuvarande trafikeringssättet, vilket, såsom av det föregående framgår, icke längre kan anses ändamålsenligt, bör det ankomma på Kungl. Maj:t att årligen, sedan bolaget fört underhandlingar med vederbörande luftfartsbolag, bestämma, huru länge luftfarten under året skall fortgå. Därvid bör läggas till grund en något lägre subvention per flygkilometer än de sakkunniga föreslagit och hänsyn tagas till i vad mån svenska postverket eller utländska postverk förklara sig komma under året låta luftbefordra post.

Därest bolaget ej skulle lyckas att efter underhandlingar med främmande luftfartsbolag i lämplig omfattning utsträcka trafiken, torde detta giva Kungl. Maj:t anledning att uppsäga avtalet och att taga under övervägande, huruvida behövlig utsträckning kan ske på annat sätt. I ett sådant läge synes genom underhandling med utländska luftfartsbolag särskilt böra undersökas, om icke tillfredsställande luftfartsförbindelser med London och Paris kunna uppnås, även om den svenska linjen slutar i Hamburg. Över huvud taget bör Kungl. Maj:t i angivna fall vara oförhindrad att med användande av anslag för understöd, som av riksdagen beviljas, ordna trafiken på för landet mest tillfredsställande sätt. Jag förutsätter att årligen för riksdagen anmäles, hur den regelbundna luftfarten föregående år ägt rum och vilken subvention, som utgått per flygkilometer.

De sakkunniga hava framhållit att, om avtalet slutes med aktiebolaget Aerotransport, som förutsättning borde uppställas, att bolaget genom aktieteckning tillföres nytt kapital om minst 500,000 à 600,000 kronor, så att bolagets sammanlagda kapital kommer att uppgå till omkring 1,000,000 kronor. Till följd av den nedsättning av det av de sakkunniga föreslagna subventionsbeloppet, som måste äga rum, och de ändringar i avtalet, vilka i övrigt ansetts nödvändiga, blir det måhända icke möjligt för bolaget att anskaffa så stort nytt kapital. Detta lär icke heller vara behövligt, därest bolaget fortfarande liksom hittills erhåller lån ur luftfartslånefonden för anskaffande av flygplan

och motorer. Under sådana förhållanden torde ett betydligt mindre kapitaltillskott kunna vara tillfyllest. Däremot böra, innan nytt avtal slutes med bolaget, dess tillgångar av opartisk sakkunnig värderas och aktiekapitalet därefter nedskrivas till belopp, som motsvarar tillgångarnas verkliga värde.

Jag anser mig alltså böra tillstyrka, att för understöd av regelbunden luftfart för nästa budgetår anvisas ett extra reservationsanslag av 500,000 kronor. Då det nuvarande avtalet med aktiebolaget Aerotransport gäller till utgången av innevarande kalenderår, skulle en del av anslaget användas till understöd enligt detta avtal.

Avtal med det statsunderstödda företaget.

I fråga om avtal med ett statsunderstött företag hava de sakkunniga anfört: Avtalet bör göras jämförelsevis långfristigt. Detta är en i utlandet allmänt tillämpad princip för luftfartssubventionering och avser att möjliggöra dispositioner på lång sikt. Å andra sidan går utvecklingen så snabbt framåt inom luftfarten, att man saknar säkert underlag för att bedöma läget och behovet för ett mera avsevärt antal år framåt. De sakkunniga ha ansett en avtalstid av fem år lämplig och anse, att för denna period en konstant årlig subvention kan fastställas. Den konstanta subventionen bereder företaget skälig möjlighet att erhålla utjämning mellan å ena sidan det för visso sämre ekonomiska resultatet under de första åren — särskilt beroende på de ekonomiska risker, som vinterflygningen till en början kommer att föra med sig — och å andra sidan den förbättrade driftsekonomi, som kan förväntas under de sista åren av trafikperioden. Ett ytterligare skäl för femårig avtalstid är, att mot slutet av denna period nattposttrafiken kan förväntas färdig att definitivt förverkligas, i vilket samband en förnyad omprövning av hela lufttrafikfrågan och statens ställning därtill bör ske.

Det nuvarande avtalet med Aerotransport är baserat på subvention med visst belopp per flygkm., olika för olika flygplantyper och vid olika trafikförhållanden; subventionsbeloppen ha under avtalstiden ändrats minst två gånger. Staten bestämmer år från år, hur flygningen skall utföras och för vilka turer subvention skall beviljas. Minutiösa beräkningar verkställas för varje subventionsutbetalning, med avdrag för förseningar o. s. v. Staten insätter två ledamöter i bolagets styrelse, och avsikten vid avtalets upprättande var, att dessa skulle erhålla ett avgörande inflytande på bolagets ledning. Eventuellt uppkommande vinst utöver 5 % delas mellan staten och bolaget, och vinst utöver 8 % tillfaller helt staten; bolagets vinstutdelning kan högst uppgå till $6^1/_2$ %. Bolaget står i hög grad under statens förmynderskap och saknar nämnvärd ekonomisk självständighet.

Det är synnerligen angeläget, att det nya avtalet upprättas på en affärsmässig grundval, som lägger det ekonomiska ansvaret för rörelsen på bolaget, icke på staten, och samtidigt ger bolaget tillräcklig rörelsefrihet och möjlighet att på bästa sätt utvidga verksamheten. Huvudnormen bör vara, att bolaget förbinder sig att fullgöra trafik å angivna trafikleder under angiven tid med maskiner av viss minimistandard, samt att staten som ersättning härför utbetalar en bestämd subventionssumma för år räknat. Bolaget skall inom denna kontraktsram ha full ekonomisk självständighet. Anskaffandet av större och bättre materiel, utförande av dubbleringsturer, utförande av annan än den kontrakterade trafiken o. s. v. bör bliva bolagets ensak att på egen ekonomisk risk genomföra, utan att staten skall giva sitt bifall och sitt stöd åt varje sådan åtgärd. Den i avtalet angivna trafiken bör enligt de sakkunnigas mening uppfattas såsom en minimiprestation, och det vore önskvärt, att bolaget av egen ekonomisk kraft eller med

understöd från städer och andra intressenter kunde åstadkomma även annan lufttrafik. Exempelvis vore i särskild grad önskvärt, om med sådant stöd åtminstone försökstrafik kunde ordnas på Norrland såsom tidigare nämnts.

Någon snäv begränsning av bolagets vinst å det egna kapitalet bör icke föreskrivas; de sakkunniga föreslå allenast viss återbäringsskyldighet för hälften av den vinst utöver 8 %, som kan uppkomma. Det har härvid för de sakkunniga framstått såsom synnerligen önskvärt, att privat kapital om möjligt tillföres flygtrafiken. Först därigenom kan man förvänta, att utvecklingen bedrives så att statens direkta omsorg om trafikmedlet snarast möjligt kan upphöra.

Ett kontrakt av angivet slag kan för bolaget komma att bliva fördelaktigt, i synnerhet om avsevärda förbättringar i luftfartens ekonomi inträda under kontraktstiden. Å andra sidan är det otvivelaktigt, att kontraktet också inrymmer avsevärda risker för bolaget. Kontrakt bör därför avslutas endast med bolag, som besitter ett avsevärt eget kapital och således är en tillräckligt stark vederpart till staten. Om avtalet slutes med Aerotransport, torde som förutsättning böra uppställas, att bolaget genom aktieteckning tillföres nytt kapital om minst 500,000 à 600,000 kronor, så att bolagets samlade kapital kommer att uppgå till omkring 1 milj. kronor. Ett på sådant sätt utrustat bolag, som åtnjuter statssubvention, bör ha vida större möjligheter att åstadkomma verkliga framsteg i luftfarten, än vad som i mer eller mindre direkt statsregi kan tänkas uppnås enbart genom subventionsbeloppen, och statens utsikter böra vara större att erhålla valuta för subventionen och att undgå krav på ytterligare bistånd vid varje uppkommande svårighet och varje uppkommande förslag om rörelsens utvidgning. Det framstår såsom ett statens intresse, att bolaget besitter tillräcklig ekonomisk styrka för att, sedan de statssubventionerade linjerna blivit fullt inarbetade och säkerställda, även kunna utvidga sin luftfartsverksamhet till större omfattning. Först därmed kan subventionen anses ha givit full nytta. Det är således av stor vikt, att bolagets ekonomiska självständighet och initiativkraft icke förkväves.

I anslutning till denna tankegång föreslå de sakkunniga icke insättande av statsrepresentanter i bolagets styrelse. Värdet av en sådan statsrepresentation vare sig för staten eller bolaget bör icke överskattas, och å andra sidan undanskymmer den bolagets uppgift att för framåtskridande lita till egen ekonomisk omsikt och icke till statens omvårdnad och hjälp.

Däremot är det, då staten gör så stor ekonomisk insats, behövligt, att staten genom lämplig person — en statens kontrollant eller granskningsman med uppdrag att jämväl tjänstgöra som rådgivare — äger tillfälle att oavlåtligen i detalj följa bolagets verksamhet i avseende på trafikskötsel och ekonomi. Det är oundgängligt, att staten äger förtroende för bolaget, och detta förtroende bör kunna åstadkommas genom en sådan fortlöpande granskning. Härutöver torde nuvarande anordning med en av staten utsedd revisor i bolaget böra bibehållas.

Såsom redan anförts, bör avtalet avse genomförandet av ett visst fullt bestämt trafikprogram. Med hänsyn till den ovisshet, som ännu råder om luftfartens framtid, kan det dock tänkas bliva nödvändigt att under avtalstiden vidtaga förändringar i linjesträckning eller annorledes. I avtalet bör därför intagas förbehåll, åsyftande rätt för Kungl. Maj:t att med bolaget träffa överenskommelse om sådana förändringar, dock utan höjning av subventionen, och under vissa omständigheter bör staten äga rätt att påfordra sådana förändringar. Viss rätt att uppsäga avtalet bör tillkomma båda kontrahenterna.

Utöver den avtalade trafiken bör bolaget vara skyldigt att mot täckning av självkostnaderna utföra annan trafik, såsom t. ex. försökstrafik å viss linje eller trafik, som av någon anledning kan behöva tillfälligt påfordras.

I avtalet intages ett subventionsbelopp i överensstämmelse med de förut upprättade kalkylerna. Avtalet liksom subventionen synes lämpligen böra löpa

med kalenderår, som är en för luftfarten naturlig trafikperiod. För det första avtalsåret, 1931, synes bolaget böra berättigas att å Amsterdamlinjen begränsa trafiken till 10 månader, och i enlighet med de verkställda kalkylerna ha de sakkunniga icke ansett detta böra föranleda minskad subvention för det året. Uppmärksammas bör ju ock, att inarbetandet av vintertrafiken, så att fullt inkomstvederlag erhålles, kommer att kräva en viss tid.

Då luftfarten ännu icke är tekniskt färdig för fullständig regularitet, bör en viss marginal medgivas bolaget för av väderleks- och andra tillfälliga skäl inställda turer. De sakkunniga föreslå en år för år minskad marginal, innebärande krav på bolaget att successive förbättra regulariteten. Brister i övrigt bolaget i sina prestationer, bör bolaget vidkännas minskning i subventionen med ett belopp, som de sakkunniga skäligen ansett kunna bestämmas till 2 kronor per flygkm. Avdrag för förseningar synas dock icke böra ifrågakomma.

Materielen bör vara av minst lika hög standard som den nu av Aerotransport använda. Även om persontrafiken under en del av vintern blir svag, bör dock icke trafikplan av lägre klass insättas i syfte att göra besparing, ty det måste anses nödvändigt att tillfullo hålla standarden uppe, så att man får erfarenhet om i vad mån trafiken kan upparbetas.

Rörande taxa och tidtabeller bör Kungl. Maj:t vid denna liksom vid annan linjeluftfart äga bestämmanderätt. Det kan dock förutsättas, att Kungl. Maj:t icke kommer att motsätta sig erforderliga och möjliga tariffhöjningar. Lämpligt synes ock vara att stadga rätt för Kungl. Maj:t att om erforderligt utfärda särskilda regler för trafiken (trafikstadga).

Post, måhända dock ej paket, bör ha företrädesrätt till befordran. Godstrafik kan tänkas giva bolaget ett ekonomiskt stöd men bör icke få bedrivas så att persontrafikrörelsen därav otillbörligt hämmas. De sakkunniga förutsätta, att Kungl. Maj:t, om så erfordras, utfärdar närmare bestämmelser angående olika trafikslags företrädesrätt.

Rörande begränsning av utlännings med fleras aktieinnehav ha de sakkunniga ansett lämpligast följa bestämmelserna i 1916 års lag.

Skyldighet för bolaget att som förare och mekaniker företrädesvis anställa personer, som innehaft sådan statstjänst, ha de sakkunniga icke ansett lämpligt föreslå.

Statsverket bör äga rätt att efter avtalstidens utgång inlösa flygmaterielen m. m.

För att bolaget skall kunna bedriva sin verksamhet på lång sikt, särskilt ifråga om materielanskaffning m. m. — fem år är för detta en väl kort period — synes det vara praktiskt att giva bolaget viss företrädesrätt framför andra vid eventuell förnyelse av statssubventionen efter femårsperiodens utgång.

Vid avtalets slutande bör från statens sida visshet förefinnas om att det bolag, med vilket avtal slutes, icke står eller kan befaras komma i sådant beroende av utländskt företag, att dess handlingsfrihet särskilt ifråga om val av flygmaterieltyp på något sätt begränsas.

I enlighet med de sålunda framlagda riktlinjerna hava de sakkunniga utarbetat förslag till avtal mellan staten och ett statsunderstött luftfartsbolag. Förslaget torde såsom bilaga få fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Vad angår de sakkunnigas förslag, att staten icke vidare skulle hava någon ledamot i det statsunderstödda företagets styrelse har *statskontoret* framhållit följande:

Rent principiellt sett måste det anses otillfredsställande, att staten icke skulle vara företrädd i ledningen för ett företag, där, såsom i det ifrågavarande, staten tillsköte, förutom vissa specialanslag, mer än hälften av det för verksam-

hetens uppehållande erforderliga årsbeloppet, och redan av denna anledning måste statskontoret ställa sig mycket tveksamt till förslaget. Härtill komme, att statskontoret, som visserligen delade de sakkunnigas mening om lämpligheten av att bolaget bereddes så stor ekonomisk rörelsefrihet som möjligt och att ansvaret för verksamheten fullt ut borde läggas på bolagsledningen, likväl icke kunde finna, att dessa synpunkter behövde bliva förryckta genom att en statsrepresentant med på lämpligt sätt begränsad befogenhet insattes i styrelsen. Om man utginge från att till styrelseledamot icke utsåges annan person än som besutte de kvalifikationer, som borde vara tillfinnandes hos den tilltänkta granskningsmannen, borde ju åt denne ledamot kunna uppdragas i huvudsak samma åligganden, som enligt förslaget skulle tillkomma granskningsmannen. Däremot syntes, till befrämjande av bolagets rörelsefrihet, den rätt, som för närvarande tillkomme statsrepresentanterna i styrelsen att tillsvidare förhindra verkställigheten av vissa styrelsens beslut, böra upphöra. Ej heller torde det vara erforderligt, att staten hade mer än en ledamot i styrelsen. Statskontoret kunde alltså icke tillstyrka de sakkunnigas förslag i denna del.

Departementschefen.

Det av de sakkunniga föreslagna avtalet synes i väsentliga delar kunna godtagas.

Det torde icke vara något att erinra mot att den nuvarande detaljerade granskningen av luftfartsmyndigheten före varje utbetalning av statsunderstöd upphör och att preliminära utbetalningar av statsbidrag ske mot attest av den granskningsman, som enligt avtalsförslaget skulle utses av Kungl. Maj:t för att följa bolagets verksamhet. Däremot lär Kungl. Maj:t böra liksom hittills kunna bestämma riktlinjerna för den statsunderstödda luftfarten samt i allmänhet föreskriva åtgärder, som ur det allmännas synpunkt kunna befinnas önskvärda. Det befogade häruti torde framgå av den omständigheten att enligt de kalkyler, som framlagts av de sakkunniga, omkring 70 procent av det statsunderstödda företagets inkomster härröra av subvention samt ersättning för postbefordran. Sålunda beräkna de sakkunniga, att vid 12 månaders trafik å linjen Malmö—Amsterdam av bolagets hela inkomst 29.3 % komma att inflyta från person- och godstrafik samt 15.7 % av posttrafik och 55 % genom statsunderstöd. Vid 6 månaders trafik bliva motsvarande siffror 24.9 % samt 7.1 % och 68 %. Enligt de sakkunnigas kalkyler skulle vid 8 månaders trafik å linjen Stockholm—Helsingfors 26.7 % av inkomsten härröra från person- och godstrafik samt 10.6 % från posttrafik och 62.7 % från statssubvention. Vid 5 månaders trafik bliva motsvarande siffror 23.6 % samt 5.7 % och 70.7 %.

De sakkunniga hava föreslagit viss begränsning av dispositionsrätten till uppkommande vinst å rörelsen utöver 8 procent av det inbetalade aktiekapitalet. Denna gräns synes lämpligen böra sättas vid sex procent.

På angivna skäl hava de sakkunniga funnit, att staten icke borde vara representerad i det statsunderstödda bolagets styrelse. Till denna uppfattning kan jag icke ansluta mig, utan anser jag lika med statskontoret, att Kungl. Maj:t bör utse en ledamot i styrelsen. I likhet med vad som förekommer i en del fall, då Kungl. Maj:t förordnar ledamot i en inrättnings styrelse, lär den av Kungl. Maj:t utsedde ledamoten böra vara ordförande i styrelsen. Någon av Kungl. Maj:t förordnad suppleant för ordföranden torde icke erfordras, utan lär, vid förfall för ordföranden, av styrelsen vald vice ordförande kunna fungera.

Sedan kontraktet avslutats, böra erforderliga ändringar vidtagas i den för bolaget fastställda ordningen.

Statskontoret synes ifrågasätta, att den av staten utsedde ledamoten i bolagets styrelse skulle kunna ersätta den av de sakkunniga föreslagne jourhavande granskningsmannen och rådgivaren. Det torde emellertid icke kunna begäras, att omförmälde styrelseledamot skall så oavlåtligen i detalj följa bolagets verksamhet, som granskningsmannen bör göra. Jag anser därför att även den av de sakkunniga föreslagne granskningsmannen bör av Kungl. Maj:t tillsättas. För att han måtte kunna på ett fullt självständigt sätt fullgöra sitt viktiga uppdrag och behörigen tillvarataga statens intressen, lär han icke böra avlönas av bolaget, utan hans av Kungl. Maj:t bestämda arvode torde böra utgå direkt av anslaget till understöd åt regelbunden luftfart.

I anslutning till vad som ovan anförts angående befogenhet för Kungl. Maj:t att bestämma riktlinjerna för den statsunderstödda luftfartens utveckling och i enlighet med bestämmelsen i § 4 i det nuvarande avtalet med aktiebolaget Aerotransport lär böra föreskrivas, att bolaget skall vara pliktigt ställa sig till efterrättelse det beslut, som Kungl. Maj:t kan komma att meddela med anledning av anmälan av styrelsens ordförande eller granskningsmannen. För den händelse bolaget skulle underlåta detta, bör i överensstämmelse med § 23 i det nuvarande avtalet stadgas rätt för Kungl. Maj:t att förordna om upphörande av utbetalning av det statsunderstöd, som enligt avtalet tillförsäkrats bolaget.

Med hänsyn till vad jag nu anfört och efter vidtagande av vissa jämkningar i övrigt torde avtalet med det statsunderstödda företaget böra erhålla följande lydelse:

§ 1.

Bolaget äger att för åren 1931—1935 på nedan angivna villkor åtnjuta statsunderstöd för regelbunden luftfart.

§ 2.

Statsunderstöd utgår under förutsättning att regelbunden luftfart upprätthålles med en tur dagligen i vardera riktningen å linjen Malmö—Amsterdam under minst 6 månader och å linjen Stockholm—Helsingfors under minst 5 månader per år. Antalet turer, som skola utföras av bolaget med egna maskiner och egen personal, skall utgöra å linjen Malmö—Amsterdam minst 180 enkelturer och å linjen Stockholm—Helsingfors minst 150 enkelturer per år. Bolaget förpliktar sig dock att i den omfattning Kungl. Maj:t för varje år föreskriver utöka trafikperioderna å vederbörande linjer ensamt eller genom samtrafikavtal med främmande bolag, varvid införandet av trafik under hela året på linjen Malmö—Amsterdam i första hand skall äga rum.

Såsom understöd åt bolaget för dess anpart av nämnda trafikprestationer utbetalar statsverket för vart och ett av åren 1931—1935 500,000 kronor med avdrag av det belopp, vilket såsom arvode skall tillkomma den i § 14 omförmälde jourhavande granskningsmannen och rådgivaren.

§ 3.

Mom. 1. Nödgas bolaget genom väderlekshinder eller tillfälliga maskinskador eller dylikt helt eller delvis inställa vissa turer, skall bolaget dock icke vara skyldigt vidkännas minskning i understödet, så framt under året verkställts så många under startdagen fullbordade turer, att de uppgå till minst

nedan angivna procenttal av de turer, som enligt § 2 eller av Kungl. Maj:t meddelade bestämmelser skolat utföras:

År	Amsterdam-linjen	Helsingfors-linjen
1931, 1932	92 %	94 %
1933	93 %	95 %
1934	94 %	96 %
1935	95 %	97 %

Mom. 2. Bliva i övrigt enstaka turer inställda eller avbrutna, eller blir trafiken för viss tid inställd, vare sig på grund av att bolaget icke mäktar utföra sin anpart av trafiken eller på grund av att erforderlig samverkan till upprätthållande av reguljär trafik icke kan åstadkommas med samtrafikerande bolag, skall understödet för året minskas med ett belopp av 2 kronor för varje flygkilometer varmed luftfartsmyndigheten, efter granskning av vederbörande resedagböcker, funnit bolaget hava brustit i de prestationer, som enligt § 2, jämförd med § 3 mom. 1, skolat utföras.

§ 4.

Uppstår av annan anledning än i § 2 sägs, på grund av den förutsatta samtrafiken med främmande bolag eller eljest, fråga om att förändra trafikprestationerna, antingen så att bolagets andel i den gemensamma trafiken jämkas, eller att ändpunkterna för angivna linjer flyttas närmare till eller längre ifrån varandra, eller att trafiken överflyttas till andra linjer, må överenskommelse därom träffas mellan Kungl. Maj:t och bolaget, varvid av ändringen betingade jämkningar av den angivna subventionssumman skall äga rum.

Sådan förändring av trafikprestationerna, som nu sagts, är Kungl. Maj:t berättigad påfordra, såvida genom sakkunnig utredning om förändringens sannolika ekonomiska innebörd ådagalägges, att bolagets ekonomiska ställning icke därigenom försämras.

§ 5.

Om för något år bolagets vinst, efter det vederbörliga avskrivningar och i lag föreskriven reservfondsavsättning verkställts, överstiger sex procent av det inbetalade aktiekapitalet, skall hälften av detta vinstöverskott avsättas till en fond, vilkens behållning, i den mån den ej åtgår till täckande av förluster under avtalstiden, inlevereras till statsverket vid sagda tids utgång.

§ 6.

Bolaget åligger att på anfordran av Kungl. Maj:t utföra annan verksamhet på luftfartens område mot det att bolagets kostnader härför ersättas.

§ 7.

Därest bolaget icke å de genom detta avtal bestämda linjerna ombesörjer upprätthållande av luftfart i den utsträckning avtalet stadgar eller Kungl. Maj:t eljest på grund av detsamma prövar skäligt eller om bolaget i övrigt ej handhaver verksamheten på sätt, som Kungl. Maj:t finner tillfredsställande, äger Kungl. Maj:t uppsäga avtalet till upphörande sex månader efter uppsägningen.

Om till följd av förändrade omständigheter verksamheten icke kan upprätthållas utan betydande förlust för bolaget, äger bolaget uppsäga avtalet till upphörande sex månader efter uppsägningen.

§ 8.

För den avtalade linjetrafiken skall bolaget använda flygplan av typ, som bestämmes av luftfartsmyndigheten; dock må icke föreskrivas typ, som för

trafikens ekonomi är sämre än de i svensk luftfart hittills använda maskinerna Junkers G 23 och G 24. Bolaget åligger att, om så utan olägenhet för trafikens ekonomi och säkerhet kan ske, använda flygplan och motorer av svensk tillverkning.

§ 9.

Vad i gällande författningar föreskrives angående luftfart, skall i tillämpliga delar gälla jämväl för här avtalade trafik.

Kungl. Maj:t äger fastställa taxa för personer och gods samt tidtabeller ävensom de regler för trafiken, som kunna befinnas erforderliga.

§ 10.

Därest annan överenskommelse icke träffats mellan bolaget och vederbörande postverk, beräknas ersättning för befordran av brevpost enligt de grunder, som föreslagits av luftfartsbolagen vid luftpostkonferensen i Haag, eller enligt de grunder, som framdeles kunna komma att antagas vid en liknande konferens. Kan överenskommelse om ersättning icke uppnås mellan svenska postverket och bolaget, äger Kungl. Maj:t därom bestämma.

För förlust av eller skada å postförsändelse under den tid, bolaget enligt postverkets bestämmelser ansvarar för densamma, skall bolaget gottgöra postverket med det belopp, som postverket kan visa sig hava författningsenligt utgivit i anledning av förlusten eller skadan.

§ 11.

Post skall hava företrädesrättighet till befordran framför annat gods och passagerare.

Det åligger bolaget att vid bedrivande av sin godstransportrörelse tillse, att persontrafikrörelsen icke därav otillbörligt hämmas.

§ 12.

Bolagets aktiebrev skola vara ställda till viss man. Av bolagets aktier må vid varje tid högst en femtedel eller, om aktier med olika röstvärde finnas, allenast så många aktier, att röstetalet för dem utgör högst en femtedel av röstetalet för bolagets samtliga aktier, genom teckning eller överlåtelse förvärvas av utländsk medborgare, samfällighet eller stiftelse, av svenskt handelsbolag, vari finnes utländsk bolagsman, av svensk ekonomisk förening, av svenskt aktiebolag, vars aktiebrev må ställas till innehavaren, eller av annat svenskt aktiebolag, i vars bolagsordning ej intagits förbehåll, som avses i 2 § av lagen den 30 maj 1916 om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktier i vissa bolag.

§ 13.

Ledamöterna av bolagets styrelse skola vara i Sverige bosatta svenska medborgare. Styrelsens ordförande utses av Kungl. Maj:t.

Kungl. Maj:t utser även en revisor och en suppleant för honom att å statens vägnar deltaga i granskningen av styrelsens förvaltning och bolagets räkenskaper. Till styrelsens ordförande och den av Kungl. Maj:t utsedde revisorn skall bolaget utbetala ersättning med belopp, som i brist av åsämjande bestämmes av Kungl. Maj:t.

§ 14.

Kungl. Maj:t äger utse en jourhavande granskningsman och rådgivare, vilkens arvode bestämmes av Kungl. Maj:t. Arvodet skall utgå från anslaget till statsunderstöd av regelbunden luftfart.

Granskningsmannen åligger att, ur synpunkten av statens intresse av att en fullgod lufttrafikrörelse åstadkommes förmedelst statsunderstödet, oavlåtligen följa bolagets verksamhet och därvid särskilt ägna uppmärksamhet åt trafikanordningarnas tjänlighet för allmänhetens betjänande samt åt rörelsens ekonomi. Granskningsmannen är skyldig att med råd bistå bolaget.

Bolaget åligger att bereda granskningsmannen tillfälle till fullständig inblick i bolagets verksamhet. Innan bolaget fattar beslut av större räckvidd, t. ex. angående samtrafiksöverenskommelse med annat luftfartsbolag eller angående inköp av ny luftfartsmateriel eller angående större utvidgning av verksamheten eller dylikt, skall bolaget giva styrelsens ordförande och granskningsmannen underrättelse därom. Finner någon av dem beslut eller åtgärd icke vara med statens intresse förenligt, har han att därom framställa erinran, och om saken är av större betydelse och rättelse icke vinnes, har han att därom giva Kungl. Maj:t eller luftfartsmyndigheten underrättelse. Det beslut, som Kungl. Maj:t med anledning härav kan komma att meddela, är bolaget pliktigt ställa sig till efterrättelse vid äventyr att Kungl. Maj:t eljest äger förordna, att det bolaget genom avtalet tillförsäkrade understödet icke vidare skall utgå.

§ 15.

Preliminär utbetalning av statsunderstöd verkställes månadsvis i efterskott i förhållande till trafikprestationen under månaden; utbetalning sker på rekvisition av bolaget, försedd med granskningsmannens attest. Vid årets utgång upprättas slutavräkning för året att underställas luftfartsmyndighetens godkännande; åliggande det bolaget att, därest enligt den av luftfartsmyndigheten fastställda slutavräkningen till bolaget utbetalats för högt statsunderstöd, genast återbetala det som för mycket uppburits.

§ 16.

I bolagets tjänst anställda personer skola vara svenska medborgare, såvida icke Kungl. Maj:t för särskilt fall medgiver undantag. Såsom flygplanförare och mekaniker skola företrädesvis anlitas personer, vilka tidigare innehaft väl vitsordad anställning i statens tjänst i egenskap av flygplanförare eller flygmekaniker och som vid mobilisering äro tjänstgöringsskyldiga.

§ 17.

På anfordran av luftfartsmyndigheten skall bolaget lämna av myndigheten angiven person tillfälle att bese bolagets anläggningar och flygmateriel samt granska bolagets dagböcker och journaler m. m.

§ 18.

Vid krig eller fara för krig skall all bolaget tillhörig flygmateriel på anmodan omedelbart ställas till statens förfogande mot ersättning enligt de grunder, som stadgas i gällande lag angående skyldighet för kommuner och enskilda att fullgöra rekvisitioner för krigsmaktens behov.

§ 19.

Statsverket är berättigat att vid avtalstidens utgång inlösa bolagets tillhörigheter och trafikmateriel med belopp, som bestämmes av fem gode män, av vilka Kungl. Maj:t utser två och bolaget två, varefter de fyra sålunda valda tillkalla den femte.

§ 20.

Därest efter utgången av detta avtals giltighetstid statsverket fortsätter att

understödja luftfart på här omnämnda linjer, må bolaget, därest icke särskilda skäl däremot äro, företrädesvis komma ifråga som kontrahent vid det nya avtal, som staten kan vilja sluta.

Vad angår de särskilda paragraferna i det av mig sålunda föreslagna avtalet må följande framhållas.

Anledningen till den ändrade lydelsen av *§ 2* framgår av vad förut anförts (sid. 22—24).

I den av de sakkunniga föreslagna lydelsen av *§ 3* stadgas, att, om bolaget genom väderlekshinder eller tillfälliga maskinskador eller dylikt nödgas helt eller delvis inställa vissa turer, bolaget dock icke skall vara skyldigt vidkännas minskning i understödet, så framt under året presterats, efter flygkilometer räknat, minst visst i paragrafen angivet procenttal av de turer, som enligt § 2 skolat utföras. Denna avfattning av paragrafen kan föranleda exempelvis följande icke önskvärda förfaringssätt. Sedan å vägen mellan Köpenhamn och Hamburg skada uppstått å en motor, men flygplanet med tillhjälp av de återstående två motorerna framförts till Hamburg, hava passagerare och post från Hamburg befordrats vidare med järnväg, enär start med flygplanet icke kunnat äga rum, förrän motorn lagats eller ny motor insatts. Sedan detta skett, kan med den föreslagna lydelsen av paragrafen det bliva fördelaktigt för bolaget att en följande dag fortsätta den avbrutna resan till Amsterdam för att erhålla subvention för sträckan mellan denna stad och Hamburg, ehuru anledning till en sådan flygning eljest icke skulle förefunnits. Paragrafens lydelse har därför jämkats så, att flygprestationen per år angivits i procent av under startdagen genomförda turer.

Vid avfattningen av nyssnämnda paragraf har hänsyn även tagits därtill, att liksom för närvarande det torde böra överlämnas åt luftfartsmyndigheten att bestämma i vad mån avdrag från den genom avtalet fastställda subventionen skall äga rum.

Ändringen av *§ 4* är betingad av den förändrade lydelsen av § 2.

Beträffande den av mig föreslagna ändringen av *§ 5* hänvisar jag till vad jag i det föregående anfört.

Anledningen till ändringen i *§ 7* är förut omförmäld (sid. 24).

I de beräkningar, vilka ligga till grund för den av de sakkunniga föreslagna subventionen, har medeltalet passagerare under vinterhalvåret blott antagits komma att utgöra tre per tur. Därest det visar sig, att större passagerarefrekvens icke uppnås under nämnda trafikperiod, torde bolaget böra vara oförhindrat att i stället för tremotoriga flygplan använda enmotoriga vid de tillfällen, då få eller inga passagerare finnas att befordra och väderleksförhållandena icke medföra, att för driftsäkerhetens skull tremotorigt flygplan bör användas. Härav föranledd ändring i de sakkunnigas förslag till *§ 8* har vidtagits. Till den besparing, som härigenom uppstår för bolaget, får hänsyn tagas vid den utsträckning av turerna, varom Kungl. Maj:t enligt § 2 skall hava rätt förordna. Närmare bestämmelser angående flygplantyper torde böra meddelas av luftfartsmyndigheten.

I avseende å *§§ 13 och 14* hänvisar jag till vad jag anfört i den allmänna motiveringen till mitt avtalsförslag.

Prövning av slutavräkningen är ett detaljarbete, vilket nu verkställes av luftfartsmyndigheten. Någon ändring härutinnan anser jag icke böra äga rum. Häråt har givits uttryck i *§ 15.*

Med anledning av framställningar, som gjorts av cheferna för generalstaben och flygvapnet, torde i *§ 16* böra införas det i § 8 av det nuvarande avtalet förekommande stadgandet, att som flygplanförare och mekaniker skola företrädesvis anlitas personer, som tidigare innehaft väl vitsordad anställning i statens tjänst i egenskap av flygplanförare eller flygmekaniker och som vid mobilisering äro tjänstgöringsskyldiga.

I övrigt hava endast vissa redaktionella ändringar vidtagits, till övervägande delen bestående i vissa bestämmelsers uppdelande i skilda paragrafer.

Luftpostbefordran.

I fråga om luftpostbefordran hava de sakkunniga anfört bland annat:

Lufttrafiken är ägnad att bliva av den allra största betydelse för postbefordringen. Med hittillsvarande kommunikationsmedel är postgången på något längre avstånd förenad med stor tidsutdräkt. På ett brev från Stockholm kan brevsvar från London eller Paris ingå först efter 5 dagars förlopp. Detta är givetvis hindersamt för utvecklingen av en livligare postkorrespondens. Att skapa snabba postförbindelser är därför ett stort både ekonomiskt och kulturellt intresse icke minst för vårt land. Det bör anses tillhöra postverkets uppgift och vara med dess eget intresse förenligt att söka effektivt bidraga till en medelst luftbefordran förbättrad postgång. Postverkets egenskap av monopolinnehavare får också anses ålägga det alldeles särskilda förpliktelser att på bästa möjliga sätt betjäna kunderna.

Å andra sidan är från luftfartens synpunkt posten det kanske mest lämpliga av alla befordringsobjekt. Under luftfartens nuvarande utvecklingsstadium förmår i själva verket knappast något annat transportföremål bära så höga kostnader, som fordras för att täcka självkostnaderna. Posten däremot har en i förhållande till värdet ringa vikt och kan därför bära en hög fraktsats. Enligt verkställda beräkningar, baserade på ungefär genomsnittliga självkostnader för flygning, skulle fraktkostnaden för luftbefordran av den svenska utlandsposten icke uppgå till mer än 3.8 à 5.9 öre per brevportosats. Om tillräckliga postkvantiteter finnas att befordra, bör därför luftpostbefordran vara ekonomiskt fullkomligt möjlig och t. o. m. lätt att förverkliga. Svårigheten ligger blott i att under den övergångsperiod, som erfordras för det nya trafikmedlets inarbetning, finna en form för finansiering.

I Amerikas Förenta Stater började man omedelbart efter krigets slut anlita luftfarten, även nattflygning, till postbefordring, och ända till de allra senaste åren har luftfartens utveckling där huvudsakligen sammanhängt med postbefordringen. I Europa är ett nattpostflygnät nu under tillblivelse. Dettas förverkligande kommer att innebära en revolution inom postbefordringen. Mellan flertalet viktiga orter i Europa kommer post att befordras på en enda natt, d. v. s. dessa orter komma då att i postalt avseende ligga på samma inbördes avstånd som nu t. ex. Stockholm och Malmö. Betydelsen härav för de internationella förbindelserna kan knappast överskattas. Med dagflygning uppnås, såsom förut anförts, i många fall icke någon stor effektiv tidsvinst mellan de viktiga europeiska centra inbördes, t. ex. London och Berlin, men för Sveriges del kan redan dagtrafiken åstadkomma, att postbefordringstiden till London och Paris nedbringas från 2 dagar till 1.

Sverige är i sitt näringsliv och i sin kulturutveckling, ehuru självt ett litet land, i ovanligt hög grad beroende av vidsträckta internationella förbindelser. Vårt läge är dock avlägset. Det måste därför i dubbel måtto för oss vara ett livsintresse — vilket också sedan länge beaktats av statsmakterna — att våra kommunikationer av alla slag med yttervärlden bliva av yppersta beskaffenhet. Ett viktigt led däri är postbefordringen.

För att befordringslägenhet med flygplan skall kunna stå posten till förfogande fordras emellertid också, att posten ger luftfarten en någorlunda avsevärd inkomst, d. v. s. tillför en någorlunda avsevärd trafikmängd till skälig fraktsats.

De sakkunniga föreslå i det följande två utvecklingsetapper för svensk flygtrafik: den första etappen, som omedelbart kan förverkligas, avser dagtrafik året runt mellan Malmö och Amsterdam samt 8 månaders trafik Stockholm—Helsingfors. Den andra etappen, för vilken ännu några års förberedelser krävas, avser en nordisk nattlinjetrafik i anslutning till kontinenten.

Den senare etappen är i väsentlig grad en postal angelägenhet och kan förverkligas, blott om posttrafiken kan bära åtminstone en huvuddel av kostnaderna.

Den förra etappen, daglinjetrafik, ger möjlighet till regelbunden posttransport året runt med en dags tidsvinst mellan Sverige och Västeuropa och blir således, redan den, av utmärkt stor betydelse för posten. Det är emellertid, även med en avsevärd statssubvention, knappast möjligt att förverkliga denna daglinjetrafik utan stödet av tämligen stora posttransporter. Flygtrafiken är visserligen i lika mån av betydelse för person- och posttrafiken, men persontrafiken förmår än så länge icke ensam uppbära den — sannolikt till stor del beroende på att begynnelseperiodens känsla av olycksfallsrisk ännu icke övervunnits — och i varje fall får man till en början vänta, att persontrafiken under vintern blir tämligen svag. Redan daglinjetrafik året runt vilar därför till icke ringa del på en postal motivering.

Ifråga om luftpostbefordran föreligga två ekonomiska spörsmål att taga ståndpunkt till, nämligen luftporto att uttaga av allmänheten och luftfrakt att erlägga till trafikbolaget.

Rörande den fraktsats, enligt vilken postverken skola ersätta lufttrafikbolagen, enades luftpostkonferensen i Haag år 1927 om att såsom norm för brevpost lägga ett belopp av 6 guldcentimes för 100 gr. och 100 km., d. v. s. *4.32 kronor per tonkm.* Detta belopp överensstämmer ganska väl med — eller ligger i underkant av — den självkostnad, som under förutsättning av någorlunda gynnsamma trafikförhållanden och någorlunda god utnyttjning av flygplanens lastförmåga kan beräknas per presterad lasttonkm.[1]). Beloppet är sålunda ur självkostnadssynpunkt ganska väl avvägt. Det är visserligen avsevärt högre än priset för personbefordran, men detta beror på att man ännu icke kunnat belasta persontrafiken med dess fulla kostnader. Att fastställa lägre befordringsavgift än den angivna för brevposten, skulle innebära att även denna skulle befordras under självkostnad, vilket icke synes vare sig behövligt eller lämpligt. För brevpostbefordring torde således t. v. böra fasthållas vid en fraktsats av 4.32 kronor per tonkm. Transportavgifterna erläggas av det avsändande landets postverk.

I allmänhet gäller, att postförsändelse för att kunna påräkna luftbefordran skall vara försedd med särskilt luftporto utöver den vanliga portosatsen. Luftportot är i Sverige 10 öre per brevportosats; för detta porto erhålles luftbefordran, i den mån sådan är tillgänglig, ända fram till destinationen, oavsett

[1]) Självkostnaden per offererad tonkm. ligger lägre än självkostnaden per presterad lasttonkm.

var denna är belägen, dock med det undantaget, att för vissa utomeuropeiska linjer, t. ex. till Sydamerika och inom Nordamerika, erfordras högre tilläggsporton av varierande belopp. För postpaket gälla särskilda luftportosatser, avvägda icke blott efter vikten utan även efter väglängden. — Svenska postverket har under några år, i syfte att samla erfarenheter och att främja lufttrafikutvecklingen, låtit luftbefordra en avsevärd brevpostmängd, oavsett om luftporto erlagts eller ej.

Med hänsyn till vad i det föregående anförts anse sig de sakkunniga böra framhålla såsom ett synnerligen angeläget önskemål, att svenska postverket må på egen bekostnad utan att upptaga särskilt luftporto låta å de svenska luftlinjerna Malmö—Amsterdam och Stockholm—Helsingfors luftbefordra *alla vanliga och rekommenderade brev och brevkort*, för vilka därigenom uppnås avsevärd tidsvinst. För *tidningar, korsband och paket* bör däremot i regel fordras särskilt luftporto.

Med en sådan anordning åstadkommes en synnerligen stor förbättring av våra internationella postförbindelser. Samtidigt gives åt luftfarten ett trafikunderlag, som är nödvändigt för att det avsedda trafikprogrammet skall kunna förverkligas.

Emot detta förslag kan göras invändningen, att det vore rimligare och mera förenligt med sund ekonomi att alltjämt göra den särskilda prestationen, luftbefordran, beroende av en särskild avgift, luftporto. En sådan tankegång, ehuru till synes mycket naturlig, är dock måhända icke obetingat riktig.

I postverkets uppgift måste anses ingå att för transporterna använda det snabbaste transportmedel, som för *rimlig kostnad* finnes att tillgå — atlantposterna t. ex. befordras alltid med de bästa expressångarna. Verkställda beräkningar synas visa, att postverkets kostnader för luftbefordran i här förevarande fall skulle stanna inom fullt rimliga gränser. En något större men affärsmässigt alltjämt rimlig del av bruttoinkomsterna av utlandstrafiken skulle användas till transportkostnad; utlandstrafiken med luftbefordran skulle dock ingalunda bliva förlustbringande utan skulle alltjämt giva en, per brev räknat, t. o. m. något större inkomst än inlandstrafiken. Då så är fallet, bör den föreslagna anordningen vara skälig, även om den betraktas uteslutande ur ren affärssynpunkt för postverket. Från allmänhetens synpunkt kan sägas, att det nuvarande utlandsportot innehåller tillräcklig betalning även för luftbefordran i här angiven utsträckning. Svenska postverkets hela kostnad med avdrag av inbesparade land- och sjötransitersättningar skulle vid dagtrafik stanna vid 249,000 kronor eller, om luftbefordran ej sker bortom Amsterdam, vid 181,000 kronor.

På längre sikt taget är det väl sannolikt, att postbefordran luftledes kommer att betraktas såsom det normala, och mycket möjligt är, att avgiften därför åtminstone inom Europa kommer att inneslutas i det vanliga utlandsportot. Det särskilda luftportot är därför kanske blott en övergående företeelse, tillämpad innan det nya trafikmedlet vunnit hävd. Det är också en möjlighet, att vid en eventuell allmän portosänkning utlandsportot bibehålles på sin nivå, med hänsyn just till luftbefordringskostnaderna.

På längre sikt taget kan därför icke ett särskilt luftporto anses vara någonting i och för sig särskilt ekonomiskt sunt eller praktiskt. För de närmaste övergångsåren återigen gäller, såsom redan anförts, att det knappast finns möjlighet att få till stånd för posten lämpad lufttrafik, alltså framförallt året runt men helst även nattrafik, med mindre trafiken stödjes genom tillräckliga postkvantiteter, och dessa kunna sannolikt icke omedelbart erhållas, om luftportotvång bibehålles. Ackvisitionen av den nya trafiken kan nämligen ej ske omedelbart; all trafik kräver tid för att upparbetas. Av sådana skäl har generalpostdirektören i en tidskriftsartikel uttalat sig för nattpostbefordring utan

särskilt luftporto under exempelvis 3 år, varefter man skulle övergå till att utkräva ett luftporto om 10 öre per viktsats.

Rent praktiskt är med det särskilda luftportot förenat olägenheten, att tvenne samtidigt avsända brev med respektive utan luftbefordran nå destinationen på olika dagar, vilket vid affärstransaktioner kan leda till oreda. Det är praktiskt önskvärt, att posten icke blott är snabb utan även fungerar med ständigt samma snabbhet.

Slutligen bör i detta samband omnämnas, att en så genomgripande förbättring av posttrafiken, som luftbefordran medför, icke kan undgå att successive åstadkomma en avsevärd trafikökning, varigenom postverket vinner ökade inkomster, som till stor del kunna kompensera merutgifterna för luftbefordringen. I all synnerhet måste detta bliva fallet vid nattposttrafik, men även vid enbart dagtrafik bör samma tendens giva sig tillkänna.

På grund av vad i det föregående anförts bör, enligt de sakkunnigas mening, det stöd, som postverket giver genom att på angivet sätt anlita luftfarten för sina transporter, icke uppfattas såsom en indirekt eller förtäckt statssubvention utan såsom en i postverkets eget intresse liggande anordning för att i postalt avseende förbättra våra utlandsförbindelser och såsom en för postverket som affärsdrivande verk nödvändig utgift för en framsynt och samhällsgagnande politik.

Kommer vad här föreslagits till stånd, så erhåller Sverige i postalt avseende en synnerligen gynnsam ställning i jämförelse med grannländerna. En självfallen förutsättning bör dock vara, att de svenska luftlinjerna skola på enahanda villkor vara tillgängliga för grannländernas posttransporter, i den mån önskemål därom uttryckas. Vilken politik grannländerna i sådant avseende kunna vilja föra, undandrager sig givetvis bedömande från svensk sida. Ingalunda uteslutet är, att dessa länder skola finna med sin fördel förenligt att låta verkställa luftbefordran i ungefär samma utsträckning som Sverige. I allt fall måste beträffande affärsvärlden antagas, särskilt inom de stora gemensamma exportbranscherna till Västeuropa, att om Sveriges affärsmän erhålla förmånen av snabb postbefordran, så skola grannländernas affärsmän, med eller utan särskilt luftporto, eftersträva samma förmån, och en ökad luftposttrafik från dessa länder synes därför under alla omständigheter sannolik. Anmärkas bör, att daglinjen Malmö—Amsterdam ger exakt samma tidsvinst för Oslo- och Helsingforsposten som för Stockholmsposten.

Det är att hoppas, att det samarbete i fråga om luftpostbefordran, som redan inletts mellan de nordiska postförvaltningarna, skall leda till positiva resultat i fråga om såväl dag- som nattposttrafik. Nattlinjetrafik synes överhuvud knappast kunna komma ifråga annat än som ett gemensamt nordiskt företag.

Ifråga om de sydliga länderna, närmast England, Frankrike, Holland, Belgien och Tyskland, skulle samma ekonomiska skäl, som förut anförts för Sveriges del, kunna åberopas för delaktighet utan luftportotvång i en nordisk luftpostlinje. I vissa fall har också luftbefordran utan luftporto förekommit. Åtminstone för de större av dessa länder har dock frågan en längre nående räckvidd, emedan den sammanhänger med deras postbefordran även till andra delar av världen. Det är därför ovisst, om man från dessa länder kan räkna med luftpost utan luftporto. Om emellertid regelbunden luftbefordran äger rum från de nordiska länderna, och de nordiska brevavsändarna i lämplig form — t. ex. genom inlägg eller märke i breven — uppmana sina utländska korrespondenter att luftbefordra svarsbreven, så torde en avsevärd ökning av luftposten söderifrån kunna förväntas.

Åstadkommande av en nordisk nattpostlinje kräver ett mycket omfattande förberedelsearbete icke blott av teknisk utan ännu mer av organisatorisk art. För själva luftledernas anordnande torde krävas förhandlingar mellan staterna,

likaledes torde mellan staterna få träffas överenskommelser rörande trafikens upprätthållande genom de särskilda lufttrafikbolagen under lämplig repartisering, men framförallt kräves såsom underlag för affärens inkomstsida överenskommelser mellan de olika postverken.

Åtskilliga handelskammare hava yttrat sig beträffande luftpostbefordran.

Sålunda har *Gotlands handelskammare* förklarat sig ifrågasätta, om statens intresse ej helt och hållet eller åtminstone till övervägande del borde inriktas på den postala lufttrafikens utveckling, under det att den privata företagsamheten finge taga hand om passagerare- och godstrafiken. Det allmännas intresse av en snabbare befordran av icke blott brev utan även tidningspost emellan Sverige och utlandet vore enligt handelskammarens mening oemotsägligen vida större än det allmännas intresse av enskilda personers luftresor och mera brådskande godstransporter. Flertalet resande torde begagna sig av luftfart endast i nöjessyfte eller för att tillfredsställa sin nyfikenhet. Godstransporterna, vilka enligt de sakkunnigas uppgift nu verkställdes till alltför låga fraktsatser, syntes till större delen utgöras av friska blommor, modevaror och andra lyxartiklar. Godsbefordran luftvägen torde därför icke vara av den betydelse, att ett statsunderstöd åt densamma kunde anses vara motiverat. En koncentration av statens intresse i den internationella luftfarten på postbefordringen skulle säkerligen medföra, att för den svenska utlandsposten luftvägen bleve den normala och att därför inga som helst tilläggsavgifter skulle behöva tillämpas, åtminstone ej ifråga om brevposten. Beträffande korsband och tidningar borde också väsentliga reduceringar i det nu utgående luftportot vidtagas. *Handelskammaren i Göteborg* har anfört, att handelskammaren icke kunde annat än finna det riktigt, vad de sakkunniga anfört angående det berättigade i trafikanternas krav, att brevförsändelser utan särskild ersättning befordrades med luftfartyg, där sådant vore möjligt. *Smålands och Blekinge handelskammare* uttalar, att handelskammaren, i likhet med de sakkunniga, ansåge, att det svenska postverket borde på egen bekostnad och utan att upptaga särskilt luftporto låta å de svenska luftlinjerna befordra alla vanliga brev och rekommenderade försändelser, under det mindre brådskande försändelser, såsom tidningar, korsband och paket, borde beläggas med en särskild luftportoavgift. *Skånes handelskammare* är härutinnan av skiljaktig mening och anför: Såsom de sakkunniga framhållit torde det icke kunna betvivlas, att luftpostbefordran framdeles, i den mån lufttrafiken fullkomnades, på längre avstånd komme att bliva ett normalt transportsätt och att i samband därmed eventuellt erforderliga extra avgifter komme att inneslutas i det vanliga utlandsportot. Däremot syntes efter handelskammarens förmenande övervägande skäl tala för att under övergångstiden upprätthålla luftportotvång. Så länge lufttrafiken blott vore i stånd att omhändertaga en del av den utländska brevposten, måste rimligen krävas, att de trafikanter, som ville begagna detta befordringssätt, även erlade avgift därför. Ett motsatt förfarande skulle även leda till, att oförutsedda olägenheter kunde uppkomma för sådana trafikanter, vilkas post mot deras önskan befordrats luftledes. Med upprätthållande av luftportotvånget vunnes därjämte den fördelen, att det intresse för luftpostbefordran, som förefunnes hos trafikanterna, kunde utrönas ävensom att dess betydelse för olika slags försändelser bleve konstaterad. I den mån handelskammarens uppfattning i denna del vunne beaktande, torde det emellertid icke kunna förväntas, att luftfartsbolagets inkomster av postbefordran skulle komma att uppgå till samma belopp, som i förslaget beräknats, och det torde därför bliva erforderligt antingen att postverket erlade den tänkta garanterade minimiavgiften eller ock att subventionsbeloppet i motsvarande grad ökades.

Kommerskollegium har i denna fråga meddelat, att kollegium finner vad Skånes handelskammare härutinnan framhållit vara förtjänt att tagas i noggrant övervägande, samt vidare anfört:

Så länge som luftpostbefordran ännu ej hunnit bliva ett normalt, allmänt tillämpat befordringssätt, syntes det kollegium, att vissa skäl talade för att de trafikanter, vilka ville komma i åtnjutande av de fördelar, som en sådan befordran medförde, även härför erlade särskild avgift. Det obetydliga tilläggsporto, som för befordran av brev eller brevkort luftledes nu upptoges, torde ej kunna avskräcka de trafikanter, som kunde äga intresse för luftpostbefordran. För att emellertid inom affärsvärlden sprida kännedom om den avsevärda tidsvinst, som särskilt genom en luftbefordran av vår kontinentalpost över Amsterdam vunnes, borde lämpligen särskilda åtgärder vidtagas av postverket. Genom sådana åtgärder, exempelvis anslag å postanstalterna och utsändande av cirkulär till alla större affärsföretag med förbindelser på utlandet, skulle säkerligen affärsvärldens intresse för postflygningarna kunna väckas och ett allmännare anlitande av detta befordringssätt för brev och brevkort ernås trots upptagandet av särskilt luftporto.

Generalpoststyrelsen har anfört:

Med dagflygmaskinerna å linjerna Malmö — $\frac{\text{London}}{\text{Paris}}$ och Stockholm—Helsingfors hade svenska postverket under sommaren 1929 på försök avsänt icke blott luftpost utan även vissa andra brev och brevkort. Generalpoststyrelsen ansåge, att även framdeles, åtminstone under de närmaste åren, befordran av brevpost utan luftporto i viss omfattning borde äga rum å dessa linjer, och vore därför villig att tills vidare å sagda flyglinjer utan upptagande av luftporto sända sådana vanliga brev och brevkort, vilka därigenom beräknades framkomma till bestämmelseorten väsentligt tidigare än vid försändning med vanliga kommunikationsmedel. Även rekommenderade dylika försändelser syntes, enligt generalpoststyrelsens uppfattning, böra befordras flygledes å linjerna ifråga, såvida icke härigenom större posttekniska svårigheter skulle uppkomma.

Hur stor den sålunda befordrade postens vikt skulle komma att bliva, kunde generalpoststyrelsen icke med bestämdhet säga, men ville det förefalla styrelsen, som om de av de sakkunniga upptagna viktkvantiteterna vore väl högt beräknade. Generalpoststyrelsen vore villig att, därest annan överenskommelse icke träffades mellan generalpoststyrelsen och vederbörande flygbolag, betala ersättning för befordran av brevpost enligt de grunder, som föreslagits av luftfartsbolagen vid luftpostkonferensen i Haag, eller enligt de grunder, som framdeles kunde komma att antagas vid en liknande konferens. I vad mån utländska postförvaltningar komme att sända annan post än luftpost med de ifrågasatta *dag*flyglinjerna vore icke generalpoststyrelsen bekant, men ville styrelsen söka påverka dem i sådant syfte.

Departementschefen.

Såsom de sakkunniga meddelat har luftportot i Sverige med några få undantag beträffande utomeuropeiska linjer bestämts till blott 10 öre per brevportosats. Trots detta låga luftporto visade det sig, att allmänheten endast i ringa utsträckning begagnade sig av möjligheten att få brev luftbefordrade. Med anledning härav och då riksdagen i skrivelse den 14 april 1928 (nr 106) framhållit, att det vore ett önskemål, att det svenska luftfartsväsendet i större utsträckning än dittills kunde anlitas för postbefordran, har generalpoststyrelsen, i enlighet med Kungl. Maj:ts bemyndigande, under åren 1928 och 1929 låtit å de statsunderstödda luftfartslederna medsända, förutom med luftporto försedda

postförsändelser, även brevpostförsändelser, för vilka icke betalats luftporto. Sålunda hava å linjen Malmö—Amsterdam under år 1929 dagligen medsänts 100 kilogram brev jämte 25 kilogram paket, eller har, om så stora mängder någon dag icke funnits att befordra, betalats för dessa postkvantiteter. Motsvarande postmängder hava å linjen Stockholm—Helsingfors varit 50 kilogram brev och 10 kilogram paket. För luftpostbefordring å nämnda linjer samt å linjerna Amsterdam—London, Amsterdam—Paris, Helsingfors—Reval, Stockholm—Åbo och Stockholm—Kalmar—Stettin—Berlin har postverket under år 1929 utbetalat 113,177 kronor 16 öre. Av detta belopp hava omkring 65,000 kronor kommit aktiebolaget Aerotransport till godo. Därjämte hava av postmedel utgivits för postbefordran under isblockaden förra vintern 66,357 kronor 55 öre, för försöksvis anordnade nattpostflygningar omkring 51,000 kronor och för postbefordran å den tyska linjen från Malmö över Hamburg till Berlin, vars trafikering började den 1 november 1929, omkring 250 kronor. Svenska postverkets sammanlagda utgifter för luftpostbefordran 1929 uppgå till omkring 230,800 kronor.

Kommerskollegium och Skånes handelskammare hava hemställt, att endast med luftporto försedda postförsändelser måtte befordras med flygplan. Detta skulle emellertid innebära ett steg tillbaka och måste tillika medföra en höjning av subventionen till det statsunderstödda företaget. I de sakkunnigas beräkningar ingå förhöjda ersättningar för postbefordran. Enär postverket har särskild nytta av det snabba befordringsmedel, som luftfarten innebär, samt, såsom de sakkunniga framhållit, också på grund av brevens ringa vikt har möjlighet att till fullo betala luftbefordringens kostnader, anser jag, att någon ändring icke bör äga rum i det förfaringssätt beträffande luftpostbefordring, som nu äger rum och som generalpoststyrelsen anser böra tillämpas åtminstone under de närmaste åren.

Nattlufttrafik. I enlighet med i statsrådsprotokollet rörande tillkallandet av de sakkunniga gjort uttalande hava de sakkunniga utrett frågan angående luftpostbefordran nattetid. Därvid hava de sakkunniga, sedan Kungl. Maj:t den 10 maj 1929 bemyndigat dem att i samarbete med flygstyrelsen låta verkställa undersökning och kostnadsberäkning av fyrbelysning och nödlandningsplatser för en luftfartsled Stockholm—Malmö samt för ändamålet anvisat 10,000 kronor, låtit verkställa sådan undersökning under ledning av en av de sakkunniga, t. f. professorn Ivar Malmer, i samarbete med en representant för flygstyrelsen och föreståndaren för flygplatsen i Malmö.

Av den verkställda undersökningen framgår, att de sammanlagda engångskostnaderna för fyrar och nödlandningsplatser m. m. för en för nattflygning avsedd luftfartsled mellan Stockholm och Malmö beräknats uppgå till 1,973,635 kronor, 1,979,805 kronor eller 2,017,685 kronor, beroende på vilken sträckning leden erhåller. I dessa summor äro icke inberäknade ersättningar till jordägare för det intrång rätten att använda mark som permanent nödlandningsplats medför samt för de skador å gröda, som åstadkommas genom nödlandningar.

Icke heller är medräknad kostnaden för iordningställandet av Stockholms stads tillämnade lantflygplats i Bromma. Med hänsyn till det speciella intresse nattpostbefordring med flygplan erbjuder för Stockholms stad har det synts böra förutsättas, att utrustandet av Brommafältet med för nattrafik erforderliga anordningar bekostas av Stockholms stad. Av kostnaden för anläggning och utrustning av landningsplatser och nödlandningsfält har en avsevärd del eller omkring 880,000 kronor ansetts kunna ifrågakomma att bestridas av arbetslöshetsmedel. Den årliga kostnaden för skötseln av fyrar och andra belysningsanordningar med undantag av dem, som erfordras å Stockholms stads och Malmö stads flygplatser, har beräknats till 158,000 kronor.

Till de tekniska anordningarna och kostnadsberäkningarna hava de sakkunniga på sakens nuvarande ståndpunkt icke ansett sig böra taga närmare ställning.

De sakkunniga, som ansett, att nattlinjetrafik — främst avsedd för post — bör bliva av största betydelse för Sverige och snarast möjligt bör upprättas, hava verkställt en ekonomisk överslagsberäkning beträffande nattpostlinjer samt beträffande denna beräkning anfört:

Kalkylen hänför sig till sträckningarna Stockholm—Malmö—Hannover och Oslo—Göteborg—Köpenhamn—Malmö, flugna i båda riktningarna varje dygn året runt. Hela antalet flygkm på dessa sträckningar blir c:a 1,100,000 per år.

Enligt den verkställda utredningen om flygled Stockholm—Malmö synes det sannolikt, att man till en början bör räkna med s. k. amfibieflygplan, vilka kunna landa både på land och på vatten samt på is och snö. Det gäller här att finna en typ och konstruktion, som är i alla avseenden lämplig med väl avvägd lastkapacitet samt tillräcklig snabbhet för att möjliggöra en god tidtabell. Någon ståndpunkt i detalj till typfrågan ha de sakkunniga icke kunnat intaga. Följaktligen äro även kostnadselementen tillsvidare ovissa.

Såsom en sannolik utgångspunkt kan läggas antagandet, att totala flygkostnaderna, med undantag endast av kostnaderna för flygledens skötsel, skola bliva omkring 2 kronor per flygkm. Kostnaderna bliva då c:a 2,200,000 kronor. Påräkneliga inkomster av brevpost äro (sid. 153 och 154 i de sakkunnigas betänkande) beräknade till 963,000 kronor, under förutsättning att hela den utgående nordiska posten — oavsett luftporto — blir luftbefordrad men endast $^1/_5$ av den söderifrån ingående posten. Härtill bör för korsband, tidningar, paket och gods läggas en rätt avsevärd inkomstpost, förslagsvis uppskattad till 300,000 kronor. Med persontrafik kan man däremot knappast räkna till en början, åtminstone icke utan att vidtaga åtgärder, som avsevärt höja kostnaderna.

Under dessa förutsättningar skulle kostnadsberäkningen, frånsett flygledskostnader, bliva följande:

Utgifter, exkl. flygledskostnad			kr. 2,200,000
Inkomster: persontrafik		—	
post norrifrån	kr.	804,000	
post söderifrån	»	159,000	
gods	»	300,000	» 1,263,000
Årlig brist			kr. 937,000

Nu kan man såsom tämligen visst utgå från, att utförandet av flygprestationer å angivna sträckor skulle komma att uppdelas mellan flera olika länders

flygbolag, så att på Sveriges del skulle ankomma att utföra kanske $^1/_2$ à $^1/_3$ av antalet flygkm. Därmed bleve även förlusterna å rörelsen uppdelade, och det kan antagas, att Sverige, förutom kostnaderna för postbefordringen och kostnaderna för fyrleder, finge bära en förlust av 300,000 à 400,000 kronor.

Av synnerlig vikt för frågans bedömande är emellertid spörsmålet, huruvida de sydliga länderna kunna förmås att aktivt medverka genom att, oavsett luftporto, sända hela postmängden med flygbefordran. Sker det, kan linjens ekonomi anses nära nog säkerställd. Enligt postberäkningen (sid. 150 i de sakkunnigas betänkande) skulle nämligen i så fall kalkylen komma att ställa sig ungefär sålunda:

Utgifter, exkl. flygledskostnader			kr. 2,200,000
Inkomster: persontrafik		—	
post norrifrån	kr.	804,000	
post söderifrån	»	795,000	
gods	»	300,000	» 1,899,000
Årlig brist			kr. 301.000

Den del av bristen, som kan ankomma på Sverige att täcka, bleve således i detta fall ganska liten.

Här anförda överslagsberäkningar få dessutom, säga de sakkunniga, anses vara jämförelsevis försiktiga på både inkomst- och utgiftssidan. Kunna utgifterna reduceras med t. ex. 15 % — vilket vid trafikens igångsättande om 3 à 4 år ingalunda synes uteslutet — så ställer sig det ekonomiska resultatet väsentligt bättre, och enligt det senare kalkylationsalternativet skulle affären då gå ihop.

De sakkunniga hava hemställt,

att till undersökning och kostnadsberäkning av flygleden Malmö—Göteborg—norska gränsen samt erforderlig meteorologisk utredning ävensom för komplettering av förslaget till flygled Stockholm—Malmö måtte för budgetåret 1930/1931 anvisas 20,000 kronor; samt

att i övrigt erforderliga förberedelser för upprättande av nattlinjetrafik måtte snarast möjligt igångsättas.

Generalpoststyrelsen har särskilt yttrat sig angående nattpostflygningen. Därvid har styrelsen framhållit, att flygtrafiken ur postal synpunkt sett finge sitt fulla värde först i och med att trafiken ifråga utfördes nattetid. Fördelarna av befordran av posten med natt- resp. dagflygning framginge av följande exempel beträffande postutväxlingen med London och Paris.

	Befordran med		
	nattflygning	dagflygning	vanliga lägenheter
Brev avsända från Stockholm	måndag kväll	måndag kväll	måndag kväll
ankomma till London och Paris	tisdag morgon	tisdag kväll	onsdag kväll
och utdelas av brevbärare där	*tisdag f. m.*	*onsdag morgon*	*torsdag morgon*
Svar kan tidigast avgå	tisdag kväll	torsdag morgon	torsdag kväll
och ankomma till Stockholm	onsdag morgon	fredag morgon	lördag kväll
samt utdelas genom brevbärare	*onsdag morgon*	*fredag morgon*	*söndag morgon*

Svar å brev till London och Paris kunde sålunda erhållas utburna genom brevbärare i Stockholm vid nattflygbefordran *fyra dygn tidigare* och vid dagflygning *två dygn tidigare* än vid vanlig befordran.

Postverken i de övriga nordiska länderna hade visat sig mycket intresserade av nattflygningarna.

Att anordnandet av nattflygtrafik från Sverige livligt önskades av handelsvärlden torde otvetydigt framgå av en till styrelsen remitterad framställning från handelskamrarna i riket ävensom av till styrelsen senare överlämnade yttranden i ärendet från svenska handelskammaren i London och svenska handelskammaren i Frankrike.

Generalpoststyrelsen funne det därför synnerligen önskvärt, att den av de sakkunniga ifrågasatta fortsatta utredningen angående nattflygtrafik omedelbart igångsattes, på det att anordnandet av dylik trafik snarast möjligt måtte kunna komma till stånd.

I den av generalpoststyrelsen omförmälda framställningen från *handelskamrarna i riket* har bland annat anförts följande:

Det syntes uppenbart, att en ökad snabbhet i postutväxlingen vore för näringslivet av utomordentlig betydelse. Ju mera konkurrensen skärptes, desto nödvändigare bleve det att tillgodogöra sig de nya möjligheter inom kommunikationsområdet, som skapades av de tekniska uppfinningarna. Varje åtgärd för en snabbare postbefordran innebure en förkortning i avstånden, som stärkte vårt lands utsikter i konkurrensen och underlättade varuutbytet både vid avsättning av våra egna produkter och vid införsel av utländska varor. Även om man endast fäste sig vid den postala sidan av flygtrafiken, innebure dess utveckling för det ekonomiska livet en vinning av epokgörande innebörd. Erfarenheten hade visat, att den därutöver i ständigt ökad utsträckning tillgodogjordes även för person- och lättgodstrafik. Med full förståelse för flygtrafikens betydelse hade statsmakterna också lämnat den sitt verksamma stöd. Dock stode vi ännu endast i början av ett utvecklingsskede. Det mål, som närmast vinkade, vore att — med stöd av de erfarenheter, som hittills vunnits — utveckla trafiken så, att nattpostflygning på de större trafiklederna kunde försiggå året runt.

I fråga om nattpostlinjerna har *järnvägsstyrelsen* ansett, att luftbefordring av resande å dessa nattlinjer icke skulle erbjuda så stora fördelar framför befordring med järnväg, att statssubvention för upprätthållande av persontrafiklinjer borde ifrågakomma. Ej heller syntes enligt styrelsens uppfattning ändamålsenligt, att flyglinjer för postbefordring erhölle direkta anslag. Minst syntes sådana ur svensk synpunkt berättigade beträffande den ifrågasatta luftlinjen Oslo—Göteborg—Malmö—Köpenhamn, vars huvuduppgift bleve att förmedla utländsk transitotrafik. Skulle av blivande utredning framgå, att posttrafiken hade stora fördelar av att ifrågavarande nattlinjer anordnades, ville det synas styrelsen, som om respektive postverk borde erlägga så avpassade avgifter, att direkt understöd av statsmedel icke skulle behövas, om ej möjligen för flygleder, radiotjänst och dylikt.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har livligt förordat, att den föreslagna utredningen om kostnaderna för anordnande av en för nattrafik avsedd flygled norska gränsen—Göteborg—Malmö snarast möjligt måtte komma till stånd. Intresset för en dylik nattlinjetrafik, främst avsedd för posten, vore inom affärskretsar i Göteborg mycket stort och hade tagit sig uttryck även däri, att bolag och enskilda tillskjutit icke obetydliga belopp till den försöksflygning, som år 1929 med framgång genomförts.

Ingenjörsvetenskapsakademien har påpekat, att värdet av de verkställda undersökningarna beträffande nattpostlinjer låge däri, att de gåve en uppfatt-

ning om storhetsordningen av de utgifter, som vore förknippade med en sådan nattlinjes inrättande. I samband härmed måste dock åtskilliga tekniska spörsmål närmare utredas. Exempelvis vore anspråken på nödlandningsplatser beroende av de egenskaper och den säkerhet, som flygplantypen besutte. Vid den fortsatta utredningen av denna fråga syntes det akademien önskvärt, att man inriktade sig på att bestämma fordringarna på den flygmateriel, som lämpligen borde användas för ifrågavarande trafik och på att utprova en för svenska förhållanden lämplig typ. Den ifrågasatta nattpostlinjens sträckning borde ytterligare undersökas, varvid såvitt möjligt en mera klarläggande meteorologisk utredning borde företagas.

Statens meteorologisk-hydrografiska anstalt har framhållit, att särskilt för regelbunden flygning nattetid en utvecklad väderlekstjänst med dithörande underrättelseväsen erfordrades. Vid valet av flygled för nattrafiken mellan Stockholm och Malmö måste därför väderleksförhållandena särskilt beaktas, varvid saknaden av tillräckligt material beträffande dimobservationer i synnerhet trätt i dagen. Innan en mera utslagsgivande meteorologisk undersökning beträffande siktbarheten under olika årstider i Kolmården och dess utlöpare gjorts, hade därför ej heller något förslag rörande leden Stockholm—Mjölby ansetts möjligt att upprätta. Meteorologiska skäl kunde tala för att ej övertvära Kolmården från Norrköpingstrakten rätt norrut utan tidigare med övertväringens förläggande längre västerut mot Katrineholmstrakten. Den billigaste leden skulle emellertid bliva Stockholm—Norrköping—Mjölby—Nässjö—Hjälmaryd—Malmö. Då möjligen de meteorologiska synpunkterna kunde tala emot en dylik sträckning men skillnaderna i detta hänseende vore mycket ovissa, föresloges, att en ingående meteorologisk undersökning av siktbarheten olika årstider och på de olika leddelarna verkställdes, innan ledens sträckning definitivt fastställdes. För nattrafikens genomförande fordrades vidare en organiserad meteorologisk observationstjänst utefter flygleden, och denna torde böra underställas statens meteorologisk-hydrografiska anstalt samt erforderliga medel beräknas i dennas budget.

Departementschefen.

De utgifter, som enligt de verkställda beräkningarna skulle förorsakas av anordnandet av nattpostflygning mellan Stockholm och Malmö äro betydande. Iordningställandet av erforderliga fyrar och nödlandningsplatser å sträckan Stockholm—Malmö har beräknats kosta omkring 2,000,000 kronor. I denna summa äro dock icke alla kostnader inräknade. Igångsättes nattpostflygning mellan Stockholm och Malmö, lär med hänsyn till Göteborgs stora handelsintressen sådan flygning även böra äga rum till och från denna stad. De sakkunniga hava också ansett, att så bör ske och att nattpostlinjen från Göteborg bör i Köpenhamn ansluta till nattpostlinjen från Stockholm. Någon utredning angående utgifterna för en sådan nattpostlinje hava de sakkunniga dock icke låtit verkställa. Antages emellertid kostnaden för anordnandet av fyrbelysning och nödlandningsfält å linjen mellan Göteborg och Köpenhamn eller Malmö bliva densamma per kilometer som för linjen Stockholm—Malmö, skulle kostnaden uppgå till omkring 920,000 kronor. Antagligen blir dock, till följd av gynn-

sammare naturliga förutsättningar, kostnaden lägre. Utgiften för iordningställandet av en nattpostlinje mellan Göteborg och norska gränsen skulle efter den för flygleden Stockholm—Malmö beräknade kostnaden per kilometer uppgå till omkring 560,000 kronor. Årliga kostnaden för skötseln av flygleden Stockholm—Malmö har beräknats till 158,000 kronor. Enligt samma beräkningsgrund per kilometer skulle utgiften för skötsel av en flygled mellan Göteborg och Köpenhamn eller Malmö bliva 73,357 kronor och mellan Göteborg och norska gränsen 45,143 kronor. Förutom att svenska postverket för å nattpostlinjerna befordrad post beräknas få en utgift av 614,000 kronor, som icke skulle ersättas av erlagda luftporton, hava de sakkunniga ansett, att såsom bidrag till finansiering av nattpostflygningen skulle av skattemedel årligen utgå ett belopp av 300,000 à 400,000 kronor. Skulle även främmande länders postverk medsända post i samma utsträckning, som de sakkunniga beräknat för Sveriges del, skulle nämnda tillskott bliva mindre. För nattposttrafiken skulle även tillkomma ökade kostnader för väderleks- och radiotjänst, vilka kostnader icke av de sakkunniga beräknats.

Vad särskilt angår nattpostflygning mellan Stockholm och Malmö framgår av den verkställda tekniska utredningen, att en sådan flygning skulle medföra avsevärda kostnader. Därtill kommer att överflygning av småländska höglandet under alla årstider är förenad med stor risk, då detta område enligt de meteorologiska uppgifter, som för närvarande föreligga, är en av de delar av Sverige, som är mest besvärad av dimma, samt terrängens beskaffenhet försvårar nödlandningar. För att icke allt för många nödlandningsplatser skulle behöva anläggas, har man i de verkställda beräkningarna utgått från att amfibieflygplan skulle komma till användning. Denna typ är dock ännu föga utexperimenterad och genom planens höga vikt, som medför i förhållande till drivkraften liten lastförmåga, blir flygning med sådana plan dyrare än med andra flygplan. Vad angår möjligheten att undvika det småländska höglandet genom att låta nattpostlinjen framgå utmed kusten framhålles i utredningen, att det stora avståndet till stambanan är ogynnsamt med hänsyn till möjligheten att vid nödtvungna avbrott i flygningen kunna i tid överföra posten till nattåg å stambanan. Man bör nämligen vid planläggning av en nattpostlinje om möjligt sörja för att, i händelse av sådana avbrott, posten icke framkommer till bestämmelseorten senare, än om den hela vägen befordrats med andra transportmedel än luftfartyg. En flygled längs kusten blir även väsentligt längre och därigenom, om hänsyn icke tages till kostnaden för fyrar och nödlandningsplatser, dyrare än en linje över land.

Med hänsyn till omförmälda kostnader och svårigheter vid anordnande av nattpostflygning mellan Stockholm och Malmö, anser jag, att några ytterligare utgifter för utredning angående det tekniska genomförandet av en sådan linje icke böra av staten vidkännas, förrän, efter underhandlingar med vederbörande främmande postverk, framgår, att de huvudsakliga kostnaderna för linjen kunna bestridas av postmedel eller de nu beräknade höga utgifterna kunna väsentligen minskas. Att så framdeles skall kunna bliva fallet är icke osannolikt. Vad angår utgifternas begränsning må nämnas, att redan nu på vissa håll anses att

anordnande av fyrbelysning i den utsträckning, som för närvarande vanligen äger rum å nattpostlinjer, icke erfordras och att nödlandningsplatsernas antal kan minskas.

Såsom förut meddelats hava de sakkunniga icke låtit verkställa någon undersökning rörande en nattpostlinje utmed västkusten. Särskilt den del av en sådan linje, som skulle framgå söder om Göteborg, torde kunna flygas även nattetid utan dyrbarare anordningar. Kustfyrarna samt de upplysta städerna och andra större samhällen utmed kusten utgöra, då sikten icke hindras av dimma, en god vägledning för flygförarna, och erforderliga nödlandningsplatser kunna jämförelsevis billigt anordnas. Om flygplanen hålla sig över land, skulle förarna enligt de meteorologiska observationer, som nu föreligga, mindre besväras av dimma än å en led över småländska höglandet. Då vidare en blivande nattpostled skulle gå utmed västkustbanan, behöver man icke riskera, att posten, därest en flygtur måste avbrytas, ej kan framkomma till bestämmelseorten lika fort, som om den från början befordrats med järnväg. Det kan därför ifrågasättas, att, när mera långvariga försöksflygningar för nattpostbefordring igångsättas, dessa anordnas mellan Göteborg och Malmö. Till följd av de utmärkta järnvägskommunikationer, som finnas till Göteborg, särskilt sedan västra stambanan elektrifierats, skulle med en sådan nattpostlinje post med fördel kunna sändas icke blott från Göteborg utan även från andra delar av vårt land. Jag anser därför att undersökningen beträffande en nattpostlinje mellan Stockholm och Malmö bör kompletteras med en motsvarande utredning angående en nattpostlinje från Malmö till Göteborg och vidare därifrån till norska gränsen, därest från norsk sida verkställes liknande undersökning för en linje fram till Oslo. Kostnaderna för den av mig nu ifrågasatta undersökningen hava vid en överslagsvis verkställd beräkning funnits kunna uppskattas till 5,500 kronor, vilket belopp alltså synes böra ställas till förfogande för ändamålet. Om och i den mån anslagsbeloppet ifråga skulle visa sig lämna tillgång därtill, synes det jämväl böra få användas till vissa förberedande meteorologiska utredningar beträffande nattpostlinjen mellan Stockholm och Malmö.

Försöksflygningar nattetid för postbefordran.

Såsom förut omförmälts hava under tiden den 30 maj—28 juni 1929 försöksflygningar nattetid för postbefordran ägt rum å linjerna Stockholm—Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Amsterdam samt Oslo—Göteborg—Malmö—Köpenhamn—Berlin. Å vardera linjen utfördes 22 turer fram och tillbaka. Vid flygningen å förstnämnda linje användes lantflygplan och mellan Stockholm och Malmö följde flygplanen den kortaste vägen över Småland. Enär någon ordnad lantflygplats icke finnes i Stockholm, skedde start och landning å det omkring 17 kilometer norr om Stockholm belägna Barkarby flygfält.

I skrivelse den 22 oktober 1929 har *generalpoststyrelsen* framställt förslag om anordnande under år 1930 av fortsatta försök med nattpostflygningar. Efter att inledningsvis hava redogjort för omförmälda postflygningar under år 1929, av vilken redogörelse framgår, att dessa utförts på ett tillfredsställande sätt, har styrelsen anfört bland annat:

Sedan försöksflygningarna ägt rum, anordnades under september månad 1929 en konferens i Helsingfors mellan representanter för danska, finska, norska och svenska postverken för att på grundval av de under försöksflygningarna gjorda erfarenheterna överlägga om de ytterligare åtgärder beträffande nattpostflygningar, som kunde befinnas lämpliga.

Å denna konferens hade antagits följande resolution.

»Konferensen uttalar enhälligt sin sympati för en regelbunden nattpostförbindelse luftledes Helsingfors—Stockholm—Malmö—Köpenhamn—Hannover med anslutning i Helsingfors från linjen Helsingfors—Tallinn och i Malmö (Köpenhamn) från linjen Oslo—Göteborg—Malmö (Köpenhamn) samt med anslutning i Hannover till flyglinjer öster-, söder- och västerut, såsom varande av största betydelse för de nordiska ländernas postförbindelser med övriga länder.

Konferensen anser, att förverkligandet av ifrågavarande plan bör intaga första rummet bland de åtgärder, som av statsmakterna i de nordiska länderna företagas för utvecklandet av lufttrafiken.

Postförvaltningarna förbinda sig att var för sitt vidkommande närmare utröna förutsättningarna för planens framförande och ha för avsikt att ånyo sammanträda i början av nästa år för frågans vidare dryftande.»

Vid konferensen hade framhållits önskvärdheten av att ytterligare försök med nattpostflygningar måtte anordnas sommaren 1930. I enlighet härmed hade aktiebolaget Aerotransport inkommit med anbud och förslagstidtabell beträffande sådana försöksflygningar. Å sträckan Stockholm—Malmö skulle användas sjöflygplan, vilka skulle följa kusten, och å sträckan Malmö—Hannover landflygplan.

De inom kommunikationsdepartementet inkallade luftfartssakkunniga hade i sitt betänkande och förslag rörande understöd åt den civila luftfarten föreslagit regelbunden daglufttrafik året om å linjen Malmö—Amsterdam under åren 1931—1935 men icke hemställt om några nämnvärda åtgärder för genomförande av nattrafik. Därest de sakkunnigas förslag vunne Kungl. Maj:ts och riksdagens bifall, skulle detta kunna anses innebära att med vidtagande av åtgärder för nattpostflygningars anordnande skulle tills vidare anstå. Vid sådant förhållande hade styrelsen varit tveksam om lämpligheten att redan år 1930 anordna ytterligare försök med nattflygning.

Då emellertid aktiebolaget Aerotransports förevarande förslag, enligt vilket försöksflygningarna skulle anordnas efter en väsentligt förbättrad tidtabell och vad beträffade linjen Stockholm—Malmö—kontinenten med en så gott som helt och hållet annan sträckning, innebure synnerligen beaktansvärda nya uppslag och torde komma att bliva av stort intresse för lösandet av frågan om de ur postal synpunkt viktiga nattflygningarna, ansåge generalpoststyrelsen önskvärt, att det sålunda givna uppslaget genom praktiska försök snarast möjligt prövades.

Flygförsöken med sjöplan mellan Stockholm och Malmö efter kusten komme att bliva av stort intresse för utrönande av möjligheten att upprätthålla regelbunden nattflygtrafik med ledning av befintliga sjöfyrar.

Kostnaderna för befordran av den svenska posten med nattflygmaskinerna 1930 och anslutande flygmaskiner beräknades komma att uppgå till omkring 90,000 kronor. En viss besparing torde emellertid komma att göras genom att den postmängd, som under samma tid komme att tillföras dagflygmaskinerna från Malmö söderut, komme att minskas.

I skrivelse den 4 februari 1930 har *generalpoststyrelsen* sedermera anmält, att, sedan förut omnämnda skrivelse avlåtits, vissa jämkningar ifrågasatts i det av aktiebolaget Aerotransport upprättade förslaget till nattpostflygningarnas anordnande, samt anfört bland annat:

Från tysk sida hade framhållits, att det med hänsyn till postbefordringen vore synnerligen önskvärt, att ifrågavarande flygningar, vilka enligt det ursprungliga förslaget skulle äga rum dagligen utom lördagar samt sön- och helgdagar, utsträcktes till att fullgöras med sex turer i veckan med avgång från ändstationerna dagligen utom söndagar; annandag pingst och midsommardagen skulle dock icke utföras någon flygtur. Den ifrågasatta utsträckningen innebure, att det sammanlagda antalet turer vid försöksflygningarna skulle komma att ökas från tidigare föreslagna 44 till 55. Ur postbefordringssynpunkt skulle en sådan turökning givetvis bliva till fördel och generalpoststyrelsen finge därför sin del tillstyrka densamma. Beträffande linjerna Amsterdam—Paris och Hannover—Berlin hade utverkats, att den svenska nattflygposten finge befordras utan kostnad för det svenska postverket.

Till följd av berörda och vissa andra föreslagna ändringar i det ursprungliga förslaget till försöksflygningar nattetid under år 1930 syntes kostnaderna för befordran av svensk post vid dessa flygningar komma att uppgå till i runt tal 110,000 kronor. Om emellertid, såsom generalpoststyrelsen hade för avsikt att föreslå, ersättningen för postbefordringen med dagflygmaskinerna under år 1930 komme att utgå efter den befordrade postens verkliga vikt samt med dessa maskiner komme att försändas, förutom luftpost, jämväl vanliga brev och brevkort i ungefärligen samma utsträckning som under år 1929 jämte dylika försändelser till västra Tyskland, beräknades den av förenämnda ändringar föranledda kostnadsökningen — 20,000 kronor — komma att i det närmaste kompenseras genom motsvarande minskning av kostnaderna för dagflygtrafiken under den tid nattflygningarna påginge. Under sagda tid komme nämligen den postmängd, som tillfördes dagflygmaskinerna, att bliva icke obetydligt mindre än eljest.

Under sålunda angiven förutsättning torde postverkets kostnader för luftpostbefordran under år 1930 — dag- och nattrafik — komma att uppgå till inemot 250,000 kronor. Anslaget för luftpostbefordran skulle följaktligen komma att överskridas med omkring 50,000 kronor, ett förhållande, som emellertid icke i och för sig behövde inverka på postverkets beräknade överskott, alldenstund styrelsen numera ansåge sig kunna förutse, att besparingar till motsvarande belopp sannolikt kunde göras å andra postbefordringsanslag.

På grund av vad sålunda anförts har generalpoststyrelsen hemställt om bemyndigande att, därest ifrågavarande försöksflygningar komma till stånd, träffa avtal med aktiebolaget Aerotransport om postbefordran med högst femtiofem flygturer Stockholm—Malmö—Hannover—Amsterdam—London mot ersättning efter vanliga grunder eller 4.32 öre per 100 gr. och 100 km., för den svenska posten å sträckan Stockholm—Amsterdam dock utgående efter en vikt av 300 kg. för tur.

I sitt över de sakkunnigas betänkande avgivna utlåtande har *chefen för marinstaben* anfört bland annat:

Beträffande flygleden Stockholm—Malmö syntes de sakkunniga hava alltför lätt avvisat denna flygleds sträckande längs kusten för att i stället med ganska stora svårigheter leta fram landlinjen över Mjölby—Nässjö—Hjelmaryd. Visserligen skulle en kustled måhända kräva större flygplan — vilket i och för sig icke vore till skada — men däremot knappast dyrbarare flygplan än en landled, avsedd att trafikeras med amfibieflygplan, som kostade mera i anskaffning än sjöflygplan. Den sistnämnda leden fordrade dessutom enligt sakkunnigas beräkningar för anordnande av fyrar (103 stycken), utrustning av landningsplatser, iordningställande av landningsfält, hinderbelysning m. m. i engångskostnader en summa av omkring 2 miljoner kronor och en årskostnad endast

för fyrleders m. m. underhåll av inemot 160,000 kronor. Vid en kustled bortfölle i stort sett dessa kostnader. Däremot måste man naturligtvis överväga om årstidsväxlingar och tjocka-frekvens övervägande talade för landleden eller kustleden. Toge man emellertid hänsyn till den skogfyllda terrängen längs större delen av den föreslagna landleden, syntes risken för passagerare och materiel vara större vid skyndsam nödlandning längs landleden än kustleden. Erfarenheten hade därjämte givit vid handen, att en kust vore vid dålig sikt eller dimma lättare att följa än en viss väg över land.

Vad beträffade ledernas sträckning vore det ur försvarssynpunkt viktigare att genom eventuella smärre fyrkompletteringar en nattled längs kusten mellan Stockholms skärgård och Skåne säkerställdes, än att en landled genom Småland uppdroges.

Det kan givetvis ifrågasättas, om man bör offra ett så betydande belopp som 110,000 kronor på försök med nattpostflygningar utmed ostkusten — jag erinrar om den av de sakkunniga företrädda meningen, att en blivande nattflygled mellan Stockholm och Malmö bör framgå över land, vilken mening onekligen har vissa skäl för sig. Chefen för marinstaben hävdar emellertid den uppfattningen, att nattluftlinjen bör läggas utmed ostkusten. Med hänsyn till av honom anlagda synpunkter kan det vara av intresse att genom praktiska försök söka utröna möjligheterna att upprätthålla regelbunden nattflygning med sistnämnda linjesträckning. Därtill kommer, att Sveriges deltagande i nattpostflygningar innevarande år uppgives vara en förutsättning för att man skall kunna för nattpostflygning pröva en föreslagen ny linje från Malmö direkt till Hannover, varifrån de redan trafikerade nattflyglederna till London och Paris utgå. Avseende synes även böra fästas vid det av representanter för de nordiska postverken gjorda uttalandet om önskvärdheten att ytterligare försök med nattpostflygningar anordnas sommaren år 1930. Jag finner mig därför böra tillstyrka, att generalpoststyrelsen erhåller det begärda bemyndigandet att träffa avtal med aktiebolaget Aerotransport om utförande av ifrågavarande nattpostflygningar. Till följd av dessa flygningar måste visserligen det i postverkets av Kungl. Maj:t fastställda stat för driftkostnader år 1930 upptagna anslaget för luftpostbefordran å 200,000 kronor överskridas med omkring 50,000 kronor, men detta torde kunna tillåtas, då generalpoststyrelsen anser sig kunna förutse, att besparingar till motsvarande belopp sannolikt kunna göras å andra postbefordringsanslag. Departementschefen.

Under den tid nattpostflygningar pågå, blir den post som sändes med dagflygplanen väsentligen minskad till men för dagflygningens ekonomi. Därmed försvåras möjligheten att, på sätt jag förut antytt, utsträcka tiden för dagflygningarna. Det synes därför vara anledning att, sedan försöksflygningar mellan Stockholm och Malmö nattetid såväl över land som längs ostkusten utförts, upphöra med dylika flygningar tills den tid kommer, då anordnandet av regelbundna nattflygningar året runt kan antagas vara omedelbart förestående. För närvarande torde för luftpostbefordran tillgängliga medel bäst användas för möjliggörande av dagtrafikens utsträckning. Det torde varken vara lämpligt för postverket eller fördelaktigt för det statsunderstödda företagets ekonomi, att blott under en del av året samtidigt bedrivas dag- och nattflygningar.

Radiotjänst för luftfarten.

De sakkunniga hava vidare framhållit, att staten borde, i likhet med vad i flera främmande länder ägde rum, utan ersättning tillhandahålla radiotjänst för luftfarten samt hemställt, att för sådant ändamål måtte för budgetåret 1930/1931 anvisas 40,000 kronor.

Över denna del av de sakkunnigas framställning har *telegrafstyrelsen* avgivit utlåtande.

Departementschefen.

Om också åtskilliga skäl kunna anföras för bifall till de sakkunnigas ifrågavarande förslag, anser jag mig dock, med hänsyn till nödvändigheten att begränsa statens utgifter, icke kunna tillstyrka anvisandet av det av de sakkunniga föreslagna anslaget.

Ifrågasatt ersättning för vissa kompletterings- och moderniseringsarbeten å Bulltofta flygplats.

I detta sammanhang torde få anmälas en av aktiebolaget Aerotransport gjord ansökning om ersättning för kompletterings- och moderniseringsarbeten å radioanläggningen å Bulltofta flygplats, vilka arbeten varit nödvändiga för att möjliggöra en effektiv radiopejling för luftfartygen. Då staten, enligt beslut av 1926 års riksdag, beviljat gottgörelse för bolagets tidigare utgifter för anläggningen ifråga, har bolaget hemställt att med 28,400 kronor erhålla ersättning för omförmälda arbeten.

Över ansökningen har yttrande avgivits av *telegrafstyrelsen*.

Ytterligare har aktiebolaget Aerotransport anhållit om gottgörelse med 6,100 kronor för en anläggning för provning av motorer.

Departementschefen.

Ifrågavarande arbeten äro sådana mindre moderniseringar och anordningar vid Bulltofta flygplats, som det i allmänhet torde ankomma på dess innehavare att själv bekosta. Vad särskilt angår arbetena å radioanläggningen å Bulltofta, avse de huvudsakligen uppförande av ett expeditionshus och ett maskinhus samt installation för ljus och kraft i dessa byggnader. De sakkunniga hava emellertid hemställt, att, om staten övertager radiotjänsten, det skall åligga innehavarna av flygplatser att tillhandahålla bland annat för radioanläggningarna erforderliga lokaler samt kraft och belysning.

På grund av vad sålunda anförts anser jag mig icke kunna tillstyrka aktiebolaget Aerotransports nu ifrågavarande framställningar.

Instrumentflygning.

Slutligen hava de sakkunniga hemställt, att till instrumentutrustning och försök med instrumentflygning måtte för budgetåret 1930/1931 anvisas 25,000 kronor.

Departementschefen.

Instrumentflygning är en förutsättning för utförande av den flygning under vinterhalvåret, som det enligt avtalet skall åligga det statsunderstödda företaget att söka genomföra. Någon särskild ersättning för denna del av den prestation, som vinterflygning innebär, anser jag mig icke kunna förorda.

Inhemsk flygindustri.

I fråga om uppkomst av inhemsk flygindustri hava de sakkunniga anfört följande:

Daglinjetrafikprogrammets realiserande kräver att man har ett mindre antal, c:a 4, flygplan. Det främsta kravet på dessa är, att de i alla avseenden skola vara tekniskt förstklassiga och tillhöra en redan i praktiken fullt utexperimenterad typ, vilket är av stor betydelse, då Sverige endast avser att driva två tra-

fiklinjer och i främsta rummet önskar upparbeta en kommersiellt oklanderlig trafik.

Några tekniska hinder för att i Sverige bygga sådana flygplan finnas i och för sig icke. Eftersom behovet av större flygplan för linjetrafik är så litet, knappt ett nytt plan per år, är det dock tydligt att för närvarande inga ekonomiska förutsättningar förefinnas för att leveranser till svensk linjeluftfart skola kunna utgöra grundvalen för en svensk flygplansindustri. Uppkomsten av en sådan, avseende större trafikflygplan, måste i allt väsentligt bliva beroende av avsättning genom export. I händelse en sådan industri uppkomme, vore det givetvis ett statens intresse att den understöddes även genom leveranser till den svenska linjeluftfarten, men industriens uppkomst kan näppeligen framkallas genom något åläggande för linjeluftfarten att använda svensk materiel.

Något annorlunda ställer sig saken, när regelbunden nattposttrafik inrättas. Omsättningen av flygplan blir då större och för dessa specialmaskiner skulle en tillverkning inom landet snarare komma ifråga. Man kan tänka sig att den industri, som arbetar för tillverkning av militärflygplan, mindre trafikflygplan, övningsflygplan o. s. v., skulle kunna erhålla ett värdefullt stöd genom leveranser även av postflygmaskiner. Vid igångsättande av nattrafik torde denna fråga böra närmare övervägas.

Av flygmotorer är tillkomsten av en svensk industri, baserad på tillverkning av utländskt fabrikat på licens att förutse, närmast avsedd för de militära behoven. För denna industri kunna leveranser till civilflygningen bliva ett värdefullt stöd.

På grund av det anförda ha de sakkunniga ifråga om inhemsk flygindustri icke ansett möjligt att för närvarande gå längre än till att i trafikavtalet inrycka en föreskrift, att bolaget är skyldigt att, om så utan olägenhet för trafikens ekonomi och säkerhet kan ske, använda flygplan och motorer av svensk tillverkning.

I övrigt bör bolaget i princip äga att fritt bestämma, vilka flygplanstyper som skola användas i linjetrafiken. Ekonomiska och trafiksäkerhetshänsyn böra härvid få vara avgörande.

I den omstridda frågan om lämpligheten att för statssubventionerad svensk trafikflygning använda flygplan och motorer av det ena eller andra fabrikatet eller tillverkningsmaterialet ha de sakkunniga, efter övervägande av vad i saken anförts, kommit till den slutsatsen, att det icke *för närvarande* är möjligt att intaga en definitiv ståndpunkt. Det synes de sakkunniga ännu icke föreligga tillräckliga grundvalar för ett slutligt bedömande av de olika fabrikatens inbördes företräde ur ekonomiska, tekniska och trafiksäkerhetssynpunkter. Man torde få förutsätta, att de skilda fabrikaten och typerna alltjämt få fortsätta att inbördes tävla. Möjligt är ju ock, att såsom för kommersiellt bruk mest lämpad kommer att framträda någon annan flygplanstyp än de, varom nu närmast är fråga; exempelvis kan utvecklingen av Amerikas luftfart tänkas frambringa kommersiella fabrikat av värde. Under sådana omständigheter synes det de sakkunniga olämpligt att genom statliga direktiv binda bolagets handlingsfrihet att fritt välja den materiel, som befinnes bäst lämpad att främja trafiksyftet.

Ingenjörsvetenskapsakademien har i sitt utlåtande meddelat, att akademien i princip anslöte sig till de sakkunnigas uttalanden beträffande inhemsk flygindustri. Akademien ansåge det vara av stor vikt, att de driftserfarenheter, som insamlades, komme att gälla en materiel, som vore väl lämpad för en inhemsk tillverkning. Den civila luftfartens behov av motorer borde om möjligt även täckas av en blivande svensk motorindustri.

Departements-chefen.

Den nu föreslagna omfattningen av den subventionerade lufttrafiken påfordrar icke någon större nyanskaffning av materiel. I likhet med de sakkunniga anser jag, att bolaget i princip bör äga att bestämma, vilka flygplantyper, som skola användas i linjetrafiken. Hänsynen till ekonomi och säkerhet bör härvid vara avgörande. Bolaget skall dock enligt det föreslagna trafikavtalet vara skyldigt att, om så utan olägenhet för trafikens ekonomi och säkerhet kan ske, använda flygplan och motorer av svensk tillverkning. Det synes mig önskvärt, att bolaget vid materielens förnyelse söker möjliggöra erfarenheters insamlande även med flygplan av annan typ än som av bolaget nu användes.

Biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart.

I kungörelsen den 20 april 1928 (nr 85) med vissa bestämmelser rörande tillämpningen av förordningen den 26 maj 1922 om luftfart stadgas, att luftfartsmyndighet skall tillsvidare vara chefen för den byrå inom kommunikationsdepartementet, som handlägger ärenden rörande luftfart. Samma bestämmelse fanns intagen i den förut gällande kungörelsen av den 8 december 1922 (nr 617).

Till biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart har riksdagen anvisat extra anslag för vartdera av budgetåren 1925/1926 och 1926/1927 å 2,300 kronor samt för vart och ett av budgetåren 1927/1928—1929/1930 å 5,000 kronor. Anslaget användes dels till avlönande av den hos luftfartsmyndigheten anställde assistenten, dels ock till sådan fyllnad i avlöningen för det kvinnliga kontorsbiträde inom kommunikationsdepartementet, som för luftfartygsregistret och luftfartsmyndighetens diarium samt i övrigt biträder vid handläggning av ärenden rörande luftfart, att sammanlagda avlöningen uppgår till vad som skulle tillkomma henne såsom e. o. kanslibiträde. Assistenten hos luftfartsmyndigheten åtnjuter ett arvode för månad av 390 kronor, varå dyrtidstillägg ej utgår, och det kvinnliga kontorsbiträde, som för luftfartygsregistret och luftfartsmyndighetens diarium m. m., erhåller ett belopp av 26 kronor för månad, å vilket belopp dyrtidstillägg utgår enligt gällande grunder.

Luftfartsärendenas antal har år från år stegrats. Sålunda utgjorde de diarieförda ärendena år 1925 129, 1926 202, 1927 231, 1928 330 och 1929 406. Däremot har antalet inför Kungl. Maj:t föredragna luftfartsärenden varit tämligen konstant eller omkring 50 om året. Att icke dessa ärenden ökats beror delvis på att genom förordningen den 20 april 1928 (nr 83) angående ändrad lydelse av vissa §§ i förordningen den 26 maj 1922 om luftfart handläggningen av en del luftfartsärenden överflyttats från Kungl. Maj:t till luftfartsmyndigheten.

Enligt vad luftfartsmyndigheten meddelat har den största arbetsökningen förorsakats av de ärenden, vilka tillkommit på grund av Sveriges anslutning till den internationella luftfartskonventionen. Efter vårt lands tillträde till denna konvention åligger det luftfartsmyndigheten att till internationella luftfartskommissionen avgiva yttranden eller taga ställning till de förslag, som av de till konventionen anslutna länderna väckas rörande ändringar av konventionen samt därtill hörande reglementen. På grund av luftfartens snabba utveckling framläggas ofta sådana förslag. Därest de antagas, skola erforderliga ändringar vidtagas i svenska författningar och reglementen. Rätt mycket arbete medför det även för luftfartsmyndigheten att besvara av utländska myndigheter fram-

ställda förfrågningar rörande svenska luftfartsbestämmelser och vår luftfarts organisation m. m.

Jämlikt det förslag till nytt avtal om luftfart, som framlagts av de sakkunniga och vilket jag, såsom förut omförmälts, i huvudsak anser mig kunna tillstyrka, skall luftfartsmyndigheten befrias från arbetet med att granska och attestera av det statsunderstödda företaget avgivna räkningar å understöd som skola utbetalas av statskontoret. Detta arbete är dock icke särskilt betungande. I övrigt skulle luftfartsmyndighetens åligganden beträffande övervakande av det statsunderstödda företaget bliva väsentligen oförändrade. Vad som särskilt härvid fortfarande skulle vålla betydande arbete för luftfartsmyndighetens biträden är uppgörande av den statistik, vilken skall lämnas till internationella luftfartskommissionen och som även erfordras för bedömande, huruvida någon minskning av statsbidraget skall äga rum på grund av bestämmelserna i § 3 av det föreslagna kontraktet med det statsunderstödda företaget.

Då det för bedömande av behovet av arbetskrafter hos luftfartsmyndigheten synts vara av intresse att äga kännedom om organisationen av *motsvarande myndigheter i främmande länder,* hava från några med Sverige i storlek jämställda stater genom utrikesdepartementet införskaffats uppgifter i ämnet.

Därvid har meddelats att den avdelning i belgiska kommunikationsministeriet, som bland annat handhar de ärenden, vilka skötas av luftfartsmyndigheten i Sverige, förestås av en direktör och en vice direktör. Å avdelningen äro dessutom anställda 2 byråchefer och 10 andra tjänstemän förutom renskriverskor.

Vid holländska luftfartsmyndigheten, som utgör en avdelning av kommunikationsministeriet, är anställd en chef, en byråchef och en vice byråchef samt 5 andra tjänstemän jämte renskriverskor.

Inom schweiziska järnvägs- och postdepartementet finnes en särskild luftfartsavdelning bestående av en avdelningschef, två ingenjörer, en officer, en sekreterare och ett skrivbiträde.

Enligt vad som meddelats, är det inom alla de nämnda tre länderna till följd av göromålens tillväxt ifrågasatt att förstärka personalen hos luftfartsmyndigheterna.

Då luftfartsmyndigheten inrättades, erhöll den — delvis beroende på att luftfarten till en början ej fick den hastiga utveckling, som man tänkt sig — betydligt mindre arbetskrafter än som beräknades i de förslag till luftfartsmyndighetens organisation, vilka avgåvos i samband med utredningen åren 1919—1921 angående reguljär lufttrafik.

Sålunda hemställde kommerskollegium, att därest, såsom föreslogs i det utkast till lag om luftfart, som ligger till grund för gällande förordning av den 26 maj 1922 (nr 383) om luftfart, luftfartsmyndigheten skulle förläggas till kommerskollegium, hos kollegium måtte anställas en byrådirektör, en sekreterare och två skrivbiträden. Dessutom begärdes anslag till avlönande av amanuens och extra biträden. Lufttrafikkommittén hemställde i sitt den 5 december 1921 avgivna betänkande, att för handläggning av luftfartsärenden inom statsförvaltningen måtte inrättas en särskild myndighet, företrädesvis en luftfartsbyrå inom kommunikationsdepartementet samt att å denna byrå måtte an-

ställas en byråchef, en förste kanslisekreterare, en kvinnlig kontorsskrivare och ett kvinnligt kontorsbiträde.

Ingenjörsvetenskapsakademien har i sitt utlåtande över nu föreliggande sakkunnigbetänkande anfört bland annat, att enär ändamålet med statens understödjande av den civila luftfarten vore att vinna erfarenhet i olika hänseenden, det syntes akademien ofrånkomligt, att staten även sörjde för att de gjorda erfarenheterna insamlades, bearbetades och utnyttjades, samt att de åtgärder, som i sådant syfte vidtoges, ställdes i bättre proportion än hittills till de betydande belopp, som användes för lufttrafikens upprätthållande. Med hänsyn till de många tekniska spörsmål, som vore förbundna med luftfartsproblemet, syntes det akademien vara nödvändigt att inom luftfartsmyndigheten hava den tekniska kunskapen väl representerad.

Departementschefen.

Arbetsökningen hos luftfartsmyndigheten har medfört, att vissa av de luftfartsmyndigheten åliggande göromålen icke kunnat utföras så hastigt som bort ske. De löpande ärendena såsom registrering av luftfartyg samt utfärdande av luftvärdighetsbevis och certifikat m. m. hava i första hand behandlats. Så har även varit fallet med de ärenden, vilka beröra internationella luftfartskommissionen eller främmande länders luftfartsmyndigheter. Däremot har med utgivandet av den i § 36 av kungörelsen den 20 april 1928 (nr 85) med vissa bestämmelser rörande tillämpningen av förordningen den 26 maj 1922 om luftfart föreskrivna publikationen »Meddelanden från luftfartsmyndigheten» samt med utfärdandet av vissa reglementen måst anstå. För att ärendena hos luftfartsmyndigheten skola kunna i behörig ordning handläggas synes det nödvändigt att den hos luftfartsmyndigheten anställde assistenten, som nu blott har halv tjänstgöring, får full tjänstgöringsskyldighet i likhet med andra tjänstemän inom departementet. Vad avlöningsförmånerna beträffar vill jag framhålla angelägenheten av att de avvägas så, att till assistent må kunna förvärvas en fullt sakkunnig person vilken, i enlighet med vad ingenjörsvetenskapsakademien antytt, om möjligt bör hava teknisk utbildning. Med hänsyn härtill vill jag föreslå, att lönen bestämmes till sådant belopp, att den motsvarar lönen för en flygingenjör av första graden å extra stat och alltså utgår efter 27:e lönegraden i avlöningsreglementet för befattningshavare vid statsdepartement m. fl. verk.

Förandet av luftfartygsregistret och luftfartsmyndighetens diarium samt uppsättande av koncept till de bevis, som luftfartsmyndigheten utfärdar, har verkställts av ett kvinnligt kontorsbiträde inom departementet. Hon har därutöver biträtt vid uppgörande av statistik samt jämväl använts för stenografering. Då rätt många av luftfartsmyndighetens skrivelser avfattas på främmande språk, måste hon även vara språkkunnig. Såsom ersättning för de henne åliggande särskilda arbetena har hon från anslaget för biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart åtnjutit en fyllnadsersättning av 312 kronor för år. Till följd av luftfartsärendenas ökning är det för göromålens vederbörliga skötande erforderligt, att hon uteslutande kan ägna sig åt arbetet hos luftfartsmyndigheten och icke behöver biträda inom departementet i övrigt. Det extra anslaget för biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart torde

därför böra beräknas till sådant belopp, att det även förslår till avlöning av ett e. o. kanslibiträde samt med iakttagande av att bemälda kontorsbiträde icke bör vidkännas minskning i sin nuvarande sammanlagda avlöning 2,988 kronor. För biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart skulle alltså för budgetåret 1930/1931 behövas ett anslagsbelopp av (8,580 + 2,988) 11,568 kronor eller i jämnat tal 11,600 kronor.

Ständig luftfarts-kommitté.

I avseende å den statliga organisationen för behandling av luftfartsfrågor hava de sakkunniga anfört:

Ehuru det avtal, som föreslagits, avsåge att till fullo reglera förhållandet mellan staten och trafikbolaget för en tid av fem år, kunde det dock med en i så livlig utveckling stående verksamhet som luftfarten väl tänkas, att åtskilliga frågor under tiden uppkomme, som krävde ståndpunkttagande från statens sida. Själva avtalet hade ju också måst förutsätta, att ändringar i planen kunna erfordras.

För att säkerställa en sakkunnig och målmedvetet enhetlig bedömning av sådana spörsmål ville de sakkunniga ifrågasätta om icke en luftfartskommitté borde tillsättas med uppdrag att vid kommunikationsdepartementets sida oavlåtligen följa luftfartens utveckling och vid behov bereda förekommande ärenden. I kommittén borde även den av de sakkunniga föreslagne granskningsmannen medverka. Kommittén skulle i allmänhet behöva sammanträda blott vid enstaka tillfällen, och kostnaderna för kommitténs verksamhet torde bli helt små. I kommittén skulle emellertid finnas samlad en ingående förtrogenhet med den kommersiella luftfartens villkor och behov. Kungl. Maj:t skulle därmed äga ständig tillgång till erforderlig sakkunskap för uppkommande spörsmåls bedömande, och samtidigt kunde kommittén genom rådgivning bliva av värde för trafikbolaget. Genom kommittén och granskningsmannen kunde således uppnås en fortlöpande samverkan mellan bolaget och staten, och utan att staten ingrepe i det enskilda bolagets skötsel, skapades utsikter till samförstånd om en ur båda de kontraherande parternas synpunkt ändamålsenlig utveckling. De båda parter, som slutit kontraktet, skulle sålunda under hela kontraktstiden fortfara att upprätthålla inbördes kontakt. Kommittén borde också kunna verksamt biträda vid de förberedande åtgärder av olika slag, som erfordrades för upprättande av nattflygtrafik.

I stället för en sådan kommitté kunde det ifrågasättas att inrätta ett permanent luftfartsråd med likartade uppgifter, sammansatt av representanter för flygvapnet, postverket, kommerskollegium, affärsvärlden, ingenjörsvetenskapsakademien o. s. v. Emellertid ville det synas enklare och smidigare och ledande till större effekt med en kommitté av angivet slag, vilken då givetvis vid behov skulle hava att rådpläga med representanter för intresserade myndigheter och korporationer.

Åtskilliga av handelskamrarna hava yttrat sig i denna fråga. Sålunda anför *Östergötlands och Södermanlands handelskammare:*

För att med lufttrafiken avsedda fördelar redan nu skulle komma största möjliga antal trafikanter till godo syntes ett oeftergivligt villkor vara, att ett intimt samarbete åstadkommes med våra övriga kommunikationsmedel, framför allt med post och järnvägar. Då de sakkunniga ifrågasatt, om icke en luftfartskommitté borde tillsättas med uppdrag att vid kommunikationsdepartementets sida oavbrutet följa luftfartens utveckling och vid behov förbereda förekommande ärenden, ville handelskammaren — särskilt med hänsyn till nyss berörda önskemål — livligt tillstyrka, att denna tanke förverkligades,

samt, därest så bleve fallet, förorda, att trafikanterna i densamma även måtte bliva vederbörligen representerade genom av handelskamrarna gemensamt utsedda ledamöter. *Skånes handelskammare* — som, med hänvisning till att lufttrafiken såväl tekniskt som organisatoriskt för närvarande underginge en hastig utveckling, ifrågasatt, om ej avtalet mellan staten och luftfartsbolaget borde begränsas till kortare tid än 5 år, men med hänsyn till att en kortare avtalstid väsentligen torde förminska luftfartsbolagets utsikter att från enskilt håll anskaffa erforderligt kapital för verksamhetens fortsatta bedrivande likväl ansett sig sakna anledning att i denna punkt påkalla ändring — har på grund av antydda betänkligheter funnit så mycket angelägnare, att de sakkunnigas förslag om tillsättande av en permanent luftfartskommitté med uppdrag att oavlåtligen följa luftfartens utveckling vunne beaktande. Enligt handelskammarens förmenande borde en dylik kommitté kunna bliva av betydelse icke minst för att pröva sådana uppslag och taga sådana initiativ, som kunde vara ägnade att inom ramen av avtalsbestämmelserna i 4 § minska statens bidrag för luftfartens stödjande. Såsom exempel ville handelskammaren därvid särskilt peka på angelägenheten av att sådana samtrafiksöverenskommelser med andra luftfartsföretag respektive utländska postförvaltningar bleve träffade, varigenom ökad posttrafik söderifrån kunde tillföras den svenska kontinentallinjen. Med hänsyn till den avgörande betydelse, som en rationellt ordnad luftpostbefordran ägde för luftfartens bärighet, förutsatte handelskammaren, att postverket i en dylik luftfartskommitté bleve starkt representerat. *Handelskammaren för Örebro och Västmanlands län* anför, att den livliga utvecklingen av luftfarten syntes väl motivera tillsättandet av en luftfartskommitté med uppdrag att bereda de ärenden, som kunde tänkas förekomma, och att biträda vid de åtgärder för luftfartens vidare utveckling, som inom en snar framtid säkerligen komme att finnas erforderliga.

Smålands och Blekinge handelskammare har anfört, att enligt handelskammarens mening borde de för kommittén föreslagna uppgifterna kunna utföras av kommunikationsdepartementet med biträde av granskningsmannen, som borde hava befogenhet att tillsammans med luftfartsbolagets styrelse träffa avtal med utländska luftfarts- och luftpostföretag. Vid behov kunde kommunikationsdepartementet anlita lämpliga sakkunniga. *Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare* betvivlar ändamålsenligheten av att jämte den av de sakkunniga föreslagna granskningsmannen och rådgivaren tillsätta en luftfartskommitté, vilken kanske icke bleve så billig, som de sakkunniga tänkt sig. Det syntes handelskammaren, som om luftfartskommitténs åliggandden kunde helt fullgöras av granskningsmannen, samt att kommittén kunde frestas att med sin statliga ställning ingripa i bolagets skötsel på ett sätt, som de sakkunniga ansett icke önskvärt, genom att ge råd, som kunde verka som direktiv. Handelskammaren föreställde sig också, att Kungl. Maj:t ägde tillgång till erforderlig sakkunskap även utan tillsättande av en sådan kommitté.

Kommerskollegium har framhållit, att det syntes kollegium, som om det för lufttrafikens anknytning till övriga kommunikationsmedel och till näringslivet skulle vara av värde, att representanter för dessa ägde ett organ, genom vilket deras önskningar och intressen ifråga om luftfartens ytterligare utveckling och anpassning efter skiftande förhållandens krav skulle kunna komma till auktoritativt uttryck. Av de två alternativ för anordnandet av ett sådant organ, som de sakkunniga framlagt, syntes det kollegium, att alternativet med en luftfartskommitté närmast vore att föredraga. Emellertid måste givetvis i luftfartskommittén även beredas plats för representanter för de i lufttrafikfrågan särskilt intresserade centrala ämbetsverken, såsom generalpost-

styrelsen och järnvägsstyrelsen. För att luftfartskommittén måtte kunna väl fylla sin av kollegium nyss särskilt framhållna uppgift, vilken enligt kollegii mening borde vara dess centrala, syntes kommittén överhuvudtaget böra erhålla en så mångsidig sammansättning, som för berörda uppgifts tillvaratagande kunde anses erforderlig. Till förekommande av att kostnaderna för luftfartskommittén stege till alltför stora belopp syntes kommittén emellertid böra inkallas allenast i stora och principala frågor.

Statskontoret har framhållit, att då behovet av en sådan kommitté till väsentlig del måste grunda sig på rent flygtekniska och därmed förbundna ekonomiska förhållanden, hade statskontoret svårt att uttala något mera bestämt omdöme i saken. Statskontoret ville emellertid icke underlåta att framhålla, hurusom för kommittén syntes vara tillämnad en ställning, vilken mycket påminde om den, som tillkomme de nuvarande fullmäktige vid vissa statsförvaltningar. Mot detta fullmäktigesystem hade såsom bekant rests åtskilliga anmärkningar, och man hade också under de senare åren sökt att i möjligaste mån inskränka detsamma. Vid sådant förhållande syntes det statskontoret tvivelaktigt, om man nu borde, såvida icke synnerligen vägande skäl därtill förelåge, på ett nytt område införa en likartad organisation. Statskontoret ville därför ifrågasätta, om icke det behov av tillgång på särskild sakkunskap, som i vissa fall kunde yppa sig för luftfartsmyndigheten och Kungl. Maj:t, skulle kunna tillgodoses genom att endast för tillfället tillkallades sådana personer, som enligt förslaget skulle placeras i kommittén.

Aeroklubben finner den motivering de sakkunniga anfört för berörda förslag icke övertygande och ifrågasätter, huruvida staten genom nämnda kommitté kan på ett tillfredsställande sätt tillgodogöra sig från trafikflygningen härledande erfarenheter.

Departementschefen.

På sätt statskontoret påpekat, skulle den föreslagna kommittén, vilken de sakkunniga tänkt skola sammanträda med vissa regelbundna mellanrum, exempelvis en gång i månaden, fullgöra åligganden, motsvarande dem, vilka tillkomma fullmäktige i vissa ämbetsverk. Vad angår sådana fullmäktige anhöll riksdagen i skrivelse den 20 april 1926 (nr 154), att Kungl. Maj:t måtte verkställa en förutsättningslös utredning, huruvida och i vad mån fullmäktigesystemet inom statsförvaltningen och de affärsdrivande verken borde avvecklas, begränsas eller bibehållas ävensom i övrigt förenklingar och besparingar på detta och närbesläktade områden kunde vinnas. Sedan chefen för finansdepartementet jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallat särskilda sakkunniga för verkställande av den av riksdagen begärda utredningen, avgåvo de sakkunniga den 12 november 1926 betänkande, i vilket föreslogos begränsningar medförande en icke oväsentlig kostnadsbesparing uti ifrågavarande avseende. Åtskilliga av de sakkunnigas förslag hava sedermera genomförts.

I enlighet med den ståndpunkt, som sålunda av statsmakterna intagits, torde man böra iakttaga stor varsamhet ifråga om utsträckning av fullmäktigesystemet eller liknande anordningar till nya områden. Inom kommunikationsdepartementet finnes redan nu anställd en beträffande luftfart sakkunnig person,

vilken yttrar sig i luftfartsärenden, vare sig de skola föredragas inför Kungl. Maj:t eller avgöras av luftfartsmyndigheten. Denne sakkunnige är nödvändig för arbetet inom departementet och kan icke ersättas av den ifrågasatta ständiga kommittén. Tillsättandet av en sådan kommitté skulle därför medföra, att inom kommunikationsdepartementet beträffande luftfarten funnes två sakkunniga institutioner, vilket knappast torde vara förenligt med strävandena att åstadkomma besparingar och förenkling inom statsförvaltningen.

Jag vill i detta sammanhang framhålla, att det möjligen kan befinnas lämpligt att nyssnämnde, i departementet redan anställde sakkunnige — beträffande vilken jag, till följd av de ökade anspråk som numera måste ställas på honom, föreslagit, att han skall få utsträckt tjänstgöring och att samtidigt hans arvode höjes — blir granskningsman inom det statsunderstödda företaget, varigenom erforderlig kontakt mellan detta samt kommunikationsdepartementet och luftfartsmyndigheten skulle upprätthållas.

Om jag alltså icke kan förorda tillsättandet av en ständig luftfartskommitté, synes det mig dock lämpligt och riktigt att, såsom kommerskollegium hemställt, vid behandling inom kommunikationsdepartementet av stora och principiella frågor rörande luftfarten till rådplägning inkallas representanter för i luftfartsfrågor särskilt intresserade centrala ämbetsverk och militära myndigheter samt ombud för övriga kommunikationsmedel och näringslivet. Det sätt, på vilket kommerskollegium tänkt sig, att sådana rådplägningar skulle äga rum, synes närmast överensstämma med anordnandet av det av de sakkunniga föreslagna luftfartsrådet. Något beslut i förevarande avseende synes emellertid icke nu påfordras, utan lär det få ankomma på Kungl. Maj:t, att, då frågor av den av kommerskollegium antydda arten förekomma, fatta beslut, på vilket sätt representanter för myndigheter och övriga intresserade skola beredas tillfälle att yttra sig och göra sin mening gällande.

Extra besiktningar av luftfartyg.

I proposition nr 93 till 1925 års riksdag angående befrämjande av lufttrafik (sid. 46 och 47) framhölls behovet av att luftfartsmyndigheten finge möjlighet föranstalta därom att — förutom de efterbesiktningar av luftfartyg, som enligt gällande författningar med bestämda tidsmellanrum skola företagas — vid vissa tillfällen, som icke på förhand vore kända för luftfartygets ägare, besiktning verkställdes av luftfartyg, som ginge i regelbunden trafik. Jämväl länsstyrelse borde hava möjlighet att besluta om sådan besiktning, därest länsstyrelsen hade anledning antaga, att trafikflygplan icke vore i fullt trafikvärdigt skick. Föredragande departementschefen föreslog, att ersättning för besiktningsmans resor i fall som nämnts skulle utanordnas från sjätte huvudtitelns förslagsanslag till rese- och traktamentspenningar, samt att fastställt arvode för själva besiktningen skulle utgå från anslaget till understöd av regelbunden luftfart.

Sedan vad sålunda föreslagits av riksdagen lämnats utan erinran, har av Kungl. Maj:t utfärdats författningsbestämmelse, att beträffande luftfartyg, som användes för yrkesmässig luftfart, luftfartsmyndigheten äger, när helst sådant finnes påkallat för kontroll av fartygets luftvärdighet, föranstalta om besiktning av fartyget genom besiktningsman för luftfartyg. Finnes skälig an-

ledning till antagande, att dylikt luftfartyg ej är luftvärdigt, äger jämväl länsstyrelse, inom vars område luftfarten äger rum, föranstalta om sådan besiktning. Erforderliga föreskrifter hava även meddelats statskontoret angående ersättningarnas utbetalning.

Dylika extra besiktningar hava årligen på uppdrag av luftfartsmyndigheten verkställts beträffande aktiebolaget Aerotransports flygplan. Ingen länsstyrelse har däremot hittills föranstaltat om sådan besiktning.

Enligt det av mig tillstyrkta förslaget till avtal med ett statsunderstött luftfartsföretag skulle detta tillförsäkras rätt att, om stadgade trafikprestationer ordentligt fullgöras, utbekomma hela anslaget till understöd av regelbunden luftfart med undantag endast av det belopp, som åtgår för utbetalning av arvodet till den hos företaget anställde, av Kungl. Maj:t förordnade granskningsmannen. Gottgörelse för extra besiktningar, varom nu är fråga, lär, därest sådant kontrakt avslutas, icke kunna utgå från omförmälda anslag, utan synes ett mindre särskilt anslag böra beviljas för ändamålet. Det torde kunna bestämmas till 1,000 kronor. Departementschefen.

Väderlekstjänst för luftfarten. Telegramkostnader för väderlekstjänst för luftfarten.

För budgetåret 1929/1930 har riksdagen anvisat till väderlekstjänst för luftfarten ett extra anslag av 15,300 kronor samt till telegramkostnader för väderlekstjänst för luftfarten ett extra förslagsanslag av 7,000 kronor.

Genom beslut den 24 maj 1929 har Kungl. Maj:t ställt de av riksdagen anvisade anslagen till förfogande av statens meteorologisk-hydrografiska anstalt samt föreskrivit, att anslaget å 15,300 kronor skulle användas i huvudsaklig överensstämmelse med den fördelning å olika poster, som intagits i statsverkspropositionen till 1929 års riksdag.

I skrivelse den 18 oktober 1929 har *styrelsen för statens meteorologisk-hydrografiska anstalt* avgivit förslag angående de anslag till väderlekstjänst för luftfarten, som för budgetåret 1930/1931 borde äskas av riksdagen. Därvid har fogats en skrivelse från anstalten, varuti framhålles, att till följd av den starka ökningen av lufttrafiken det icke vore möjligt för anstalten att upprätthålla en tillfredsställande väderlekstjänst utan en betydande ökning av härför utgående anslag. Redan under budgetåret 1929/1930 blev det med hänsyn till försöken med nattpostflygningar nödvändigt att anvisa särskilda medel för anställande av extra personal vid Malmö flygplats under tiden för nämnda flygningar, och det var endast genom biträde av personal från anstaltens militärmeteorologiska avdelning, som väderlekstjänsten vid Stockholms flyghamn kunde nödtorftigt uppehållas under tiden för nattpostflygningarna till och från Stockholm. Anstalten har därför hemställt om medel till anställande av ökad personal.

Beträffande Stockholms stads flygplats vid Lindarängen har anstalten föreslagit, att liksom innevarande budgetår skulle utgå arvode till en meteorologassistent under 6 månaders dagtrafik. Dessutom har hemställts om medel till anställande av särskild meteorologassistent under en beräknad nattrafik av 7 månader. Däremot syntes man ej för närvarande behöva räkna med anslag till reservpersonal, alldenstund genom samarbete med

anstaltens väderlekstjänst behövliga lättnader för personalen torde kunna åvägabringas.

Vad angår Kalmar flygplats anser anstalten, att det med hänsyn till stadens läge och betydelse vore önskvärt, att där funnes en meteorologassistent åtminstone under de 4 månader, då nattflygning komme att pågå. Under tiden för dagflygningarna, likaledes 4 månader, syntes ett observationsarvode av 50 kronor för månad böra utgå till den, som handhade de meteorologiska observationerna. För flyghamnens förseende med viss meteorologisk utrustning, särskilt vindmätare, behövdes ett anslag av 300 kronor.

För Malmö flygplats torde liksom hittills dagtrafiktjänstgöringen böra beräknas för hela året och nattrafiktjänstgöringen för en tid av 6 månader. Under sistnämnda tid erfordrades ytterligare en meteorologassistent och en radiotelegrafist. Vid denna station behövdes dessutom en komplettering av radioutrustningen, som efter flygväderlekstjänstens överflyttning till nya lokaler numera kunde ordnas så att den bättre motsvarade de krav, som måste ställas på densamma.

Redan ett föregående år hade anstalten framhållit behovet av att i Göteborg funnes en flygmeteorolog. Med hänsyn till den planerade nattrafiken ansåge sig anstalten liksom beträffande Kalmar böra föreslå anställande av en meteorologassistent under 3 månader. Under tiden för dagtrafiken föresloges ett observatörsarvode à 50 kronor vid flygplatsen. Antalet extra observationsstationer borde höjas från 5 till 6 med hänsyn till vikten av rapporter rörande de lokala dimförhållandena söder om Göta älvs utlopp, varjämte observatörsarvodet föresloges till 20 kronor pr månad liksom beträffande de under Kalmar flyghamn uppförda observationsarvodena.

Upprepade gånger hade anstalten ställts inför behovet att tillgodose oförutsedda försöksflygningar med meteorologisk informationstjänst. Ävenså avfordrades observatörerna i mycket stor utsträckning extra upplysningar, vilka man icke kunde begära att de skulle lämna utan någon ersättning. Anstalten har därför föreslagit, att ett belopp av 1,500 kronor måtte uppföras för diverse utgifter, extra informationstjänst vid försöksflygningar, tilläggsarvoden åt observatörer för extra meddelanden och avlönande av reservpersonal vid nattflygningstjänsterna.

Det för budgetåret 1929/1930 anvisade extra förslagsanslaget å 7,000 kronor till telegramkostnader för luftfartens väderlekstjänst föresloges utgå med oförändrat belopp.

Departementschefen.

Med hänsyn till den betydelse en lämpligt anordnad väderlekstjänst har för luftfartens säkerhet anser jag mig böra i huvudsak tillstyrka styrelsens för statens meteorologisk-hydrografiska anstalt förslag till anslag för väderleksunderrättelser under nästa budgetår. Endast i ett avseende synes någon minskning böra äga rum. Bland de av anstalten upptagna beloppen ingår den beräknade kostnaden för väderleksunderrättelser under en kortare period år 1930 för då tillämnad nattlufttrafik mellan Stockholm och Malmö utmed svenska ostkusten. Ännu är icke bestämt, om en sådan nattlufttrafik skall komma till stånd. Därest emellertid så bliver fallet, synes även utgiften för därav föranledd väderlekstjänst böra bekostas av vederbörande postverk, enär nattflygningen så gott som

uteslutande skulle tillgodose ett postalt intresse. I det förslag till stat för väderlekstjänst, som förelades 1929 års riksdag, fanns icke upptaget något belopp till väderleksunderrättelser för den sommaren år 1929 anordnade nattlufttrafiken. Däremot medgav Kungl. Maj:t den 24 maj 1929, att besparingar, som kunde uppstå å vissa poster i det av riksdagen för budgetåret 1928/1929 till väderlekstjänst för luftfarten anvisade extra anslaget av 13,600 kronor finge användas till bestridande av kostnader för den utökning av personalen vid Malmö flygmeteorologiska station, som under tiden 30 maj—28 juni 1929 kunde bliva erforderlig i anledning av då pågående försök med nattpostflygningar mellan Sverige och västra Europa. Kungl. Maj:t torde böra vara oförhindrad att förfara på liknande sätt, därest besparingar skulle uppkomma å nu ifrågasatta anslag.

Vad angår de nattpostflygningar, som innevarande år antagas komma att utföras av utländska luftfartsföretag, böra väderleksunderrättelser för desamma liksom för annan utländsk luftfart inom Sverige bekostas av staten. Genom artikel 35 i internationella luftfartskonventionen, vartill Sverige anslutit sig, hava nämligen de fördragsslutande staterna förbundit sig att i möjligaste mån ombesörja fortlöpande eller speciella väderleksunderrättelser inom sina respektive områden. I enlighet härmed erhåller aktiebolaget Aerotransport utan kostnad erforderliga väderleksunderrättelser vid luftfart över utländskt territorium.

Följande sammanställning utvisar de anslag till väderlekstjänst för luftfarten, som anvisats för budgetåret 1929/1930, de av anstalten för budgetåret 1930/1931 begärda anslagen samt de belopp, som jag anser nu böra för ändamålet äskas:

	1929/30. Anvisat.		1930/31. Anstaltens förslag.		1930/31. Förordade belopp.	
	Kronor	Summa kronor	Kronor	Summa kronor	Kronor	Summa kronor
Gemensamma utgifter (12 mån.).						
Extra nattobservationer à 20 kr. per månad vid 5 platser	1,200					
Dito dito vid 7 platser			1,680		1,680	
Dimobservationer vid 8 platser à 50 öre per observation	200	1,400				
Dito vid 20 platser à 50 öre per observation			500		500	
Diverse utgifter			1,500	3,680	1,500	3,680
Stockholms flyghamn.						
A. *Dagtrafik.*						
Arvode åt en meteorologassistent under 6 månader	2,052		2,052		2,052	
Expenser	250	2,302	250		250	
B. *Nattrafik.*						
Arvode åt en meteorologassistent under 7 månader			2,142	4,444		
Dito under 4 månader					1,224	3,526

	1929/30. Anvisat.		1930/31. Anstaltens förslag.		1930/31. Förordade belopp.	
	Kronor	Summa kronor	Kronor	Summa kronor	Kronor	Summa kronor
Kalmar flyghamn						
A. *Dagtrafik.*						
Extra observationsarvoden à 20 kr. per månad vid 7 stationer under 6 månader	840	840				
Dito dito under 4 månader			560		560	
Observatörsarvode à 50 kr. per månad vid flyghamnen			200		200	
Utrustning			300		300	
B. *Nattrafik* (4 mån.).						
Arvode åt en meteorologassistent			1,224		1,224	
Extra observationsarvoden à 30 kr. per månad vid 7 stationer			840	3,124	840	3,124
Malmö flygplats (12 mån.).						
A. *Dagtrafik.*						
Arvode åt en meteorologassistent	3,816		3,816		3,816	
» » » radiotelegrafist	3,060		3,060		3,060	
Extra pilotballongobservationer à 3 kr. per gång	750		750		750	
Expenser	707		500		500	
Vindstötsmätare	1,300	9,633				
Komplettering av radioutrustningen			1,500		1,500	9,626
B. *Nattrafik* (6 mån.).						
Arvode åt en meteorologassistent			1,704			
Extra radiotelegrafist			1,530			
» observationsarvoden à 30 kr. per månad vid 10 stationer			1,800	14,660		
Göteborgs flygplats.						
A. *Dagtrafik.*						
Extra observationsarvoden à 15 kr. per månad vid 5 stationer under 6 månader	450					
Dito à 20 kr. per månad vid 6 stationer under 4 månader			480		480	
Extra observationsarvoden à 50 kr. per månad vid Torslanda under 6 månader	300					
Dito dito under 4 månader			200		200	
Extra pilotballongobservationer à 3 kr. per gång	375	1,125	250		250	930
B. *Nattrafik* (3 mån.).						
Arvode åt en meteorologassistent			990			
Extra observationsarvoden à 30 kr. per månad vid 6 stationer			540	2,460		
Summa kronor		15,300		28,368		20,886

I jämnat tal torde alltså till väderlekstjänst för luftfarten böra av riksdagen begäras ett extra anslag av 20,900 kronor.

Till telegramkostnader för väderlekstjänst för luftfarten torde liksom för budgetåret 1929/1930 böra upptagas ett förslagsanslag å 7,000 kronor.

Departementschefens hemställan.

Under åberopande av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för budgetåret 1930/1931 anvisa

1) till understöd av regelbunden luftfart ett *extra* reservationsanslag av ..... kronor 500,000;
2) till undersökning och kostnadsberäkning av en nattflygled Malmö—Göteborg—norska gränsen ett *extra* reservationsanslag av .... » 5,500;
3) för biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart ett *extra* anslag av ..... » 11,600;
4) för extra besiktningar av luftfartyg ett *extra* anslag av ..... » 1,000;
5) till väderlekstjänst för luftfarten ett *extra* anslag av ..... » 20,900;

samt

6) till telegramkostnader för väderlekstjänst för luftfarten ett *extra* förslagsanslag av .... » 7,000.

Till vad departementschefen sålunda hemställt, vari statsrådets övriga ledamöter instämma, behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Waldemar Wiens.

Bilaga.

Sakkunnigas förslag till avtal mellan staten och luftfartsbolag.

Mellan Kungl. Maj:t och Kronan samt ....., här nedan benämnt bolaget, slutes följande avtal.

§ 1.

Bolaget äger att för åren 1931—1935 på nedan angivna villkor åtnjuta statsunderstöd för regelbunden luftfart.

§ 2.

Statsunderstöd utgår under förutsättning att regelbunden luftfart upprätthålles med en tur dagligen i vardera riktningen å linjen Malmö—Amsterdam under hela året (minst 360 dubbelturer) och å linjen Stockholm—Helsingfors under åtta månader (minst 240 dubbelturer). Halva antalet turer å vardera linjen skall utföras av bolaget med egna maskiner och egen personal, och den andra hälften av turerna förutsättes utförd av samtrafikerande främmande bolag. För året 1931, betraktat såsom övergångsår, må trafiken å Amsterdamlinjen begränsas till 10 månader.

Såsom understöd åt bolaget för dess halvpart av nämnda trafikprestationer utbetalar statsverket för vart och ett av åren 1931—1935 700,000 kronor.

§ 3.

Mom. 1. Nödgas bolaget genom väderlekshinder eller tillfälliga maskinskador eller dylikt helt eller delvis inställa vissa turer, skall bolaget dock icke vara skyldigt vidkännas minskning i understödet, så framt under året presterats, efter flygkilometer räknat, minst nedan angivna procenttal av de turer, som enligt § 2 skolat utföras:

Å r	Amsterdam-linjen	Helsingfors-linjen
1931, 1932	92 %	94 %
1933	93 %	95 %
1934	94 %	96 %
1935	95 %	97 %

Mom. 2. Bliva i övrigt enstaka turer inställda eller avbrutna, eller blir trafiken för viss tid inställd, vare sig på grund av att bolaget icke mäktar utföra sin anpart av trafiken eller på grund av att erforderlig samverkan till upprätthållande av reguljär trafik icke kan åstadkommas med samtrafikerande bolag, skall understödet för året minskas med ett belopp av 2 kronor för varje flygkilometer varmed bolaget brustit i de prestationer, som enligt § 2, jämfört med § 3 mom. 1, skolat utföras.

§ 4.

Uppstår på grund av den förutsatta samtrafiken med främmande bolag eller av annan anledning fråga om att förändra trafikprestationerna, antingen så att bolagets andel i den gemensamma trafiken jämkas, eller att ändpunkterna för angivna linjer flyttas närmare till eller längre ifrån varandra, eller att trafiken överflyttas till andra linjer, må överenskommelse därom träffas mellan Kungl. Maj:t och bolaget, varvid dock den angivna subventionssumman icke får överskridas. Innebär förändringen en minskning av bolagets prestationer, skall bolaget vara skyldigt vidkännas häremot svarande minskning i statsunderstödet.

Sådan förändring av trafikprestationerna, som nu sagts, är Kungl. Maj:t berättigad påfordra, såvida genom sakkunnig utredning om förändringens sannolika ekonomiska innebörd ådagalägges, att bolagets ekonomiska ställning icke därigenom försämras.

§ 5.

Om för något år bolagets vinst efter det vederbörliga avskrivningar och i lag föreskriven reservfondsavsättning verkställts, överstiger 8 % av det inbetalda aktiekapitalet, skall hälften av detta vinstöverskott avsättas till en fond, vilkens behållning, i den mån den ej åtgår till täckande av förluster under kontraktstiden, återbäres till statsverket vid avtalstidens utgång.

§ 6.

Bolaget åligger att på anfordran av Kungl. Maj:t utföra annan verksamhet på luftfartens område mot det att bolagets kostnader härför ersättas.

§ 7.

Därest icke bolaget, även i tekniskt och ekonomiskt avseende, handhaver verksamheten på sätt, som Kungl. Maj:t finner tillfredsställande, äger Kungl. Maj:t uppsäga avtalet till upphörande sex månader efter uppsägningen.

Om till följd av förändrade omständigheter verksamheten icke kan upprätthållas utan betydande förlust för bolaget, äger bolaget uppsäga avtalet till upphörande sex månader efter uppsägningen.

§ 8.

För den avtalade linjetrafiken skall bolaget uteslutande använda flygplan av minst samma lastförmåga, snabbhet, säkerhetsgrad och standard som de i svensk luftfart hittills använda maskinerna Junkers G 23 och G 24. Bolaget åligger att, om så utan olägenhet för trafikens ekonomi och säkerhet kan ske, använda flygplan och motorer av svensk tillverkning.

§ 9.

Vad i gällande författningar föreskrives angående luftfart, skall i tillämpliga delar gälla jämväl för här avtalade trafik.

Kungl. Maj:t äger fastställa taxa för personer och gods samt tidtabeller ävensom de regler för trafiken, som kunna befinnas erforderliga.

Därest annan överenskommelse icke träffats mellan bolaget och vederbörande postverk, beräknas ersättning för befordran av brevpost enligt de grunder, som föreslagits av luftfartsbolagen vid luftpostkonferensen i Haag, eller enligt de grunder, som framdeles kunna komma att antagas vid en liknande konferens. Kan överenskommelse om ersättning icke uppnås mellan svenska postverket och bolaget, äger Kungl. Maj:t därom bestämma.

För förlust eller skada å postförsändelse under den tid, bolaget enligt postverkets bestämmelser ansvarar för densamma, skall bolaget gottgöra postverket med det belopp, som postverket kan visa sig hava författningsenligt utgivit i anledning av förlusten eller skadan.

§ 10.

Post skall hava företrädesrättighet till befordran framför annat gods och passagerare.

Det åligger bolaget att vid bedrivande av sin godstransportrörelse tillse, att persontrafikrörelsen icke därav otillbörligt hämmas.

§ 11.

Kungl. Maj:t äger utse en jourhavande granskningsman och rådgivare, vilken av bolaget skall avlönas med belopp, som Kungl. Maj:t bestämmer.

Granskningsmannen åligger att, ur synpunkten av statens intresse av att en fullgod lufttrafikrörelse åstadkommes förmedelst statsunderstödet, oavlåtligen följa bolagets verksamhet och därvid särskilt ägna uppmärksamhet åt trafikanordningarnas tjänlighet för allmänhetens betjänande samt åt rörelsens ekonomi. Granskningsmannen är skyldig att med råd bistå bolaget.

Bolaget åligger att bereda granskningsmannen tillfälle till fullständig inblick i bolagets verksamhet. Innan bolaget fattar beslut av större räckvidd, t. ex. angående samtrafiksöverenskommelse med annat luftfartsbolag eller angående inköp av ny luftfartsmateriel eller angående större utvidgning av verksamheten eller dylikt, skall bolaget giva granskningsmannen underrättelse därom. Finner denne beslut eller åtgärd icke vara med statens intresse förenligt, har han att därom framställa erinran, och om saken är av större betydelse och rättelse icke vinnes, har han att därom giva Kungl. Maj:t eller luftfartsmyndigheten underrättelse.

§ 12.

Preliminär utbetalning av statsunderstöd verkställes månadsvis i efterskott i förhållande till trafikprestationen under månaden; utbetalning sker på rekvisition av bolaget, försedd med granskningsmannens attest. Vid årets utgång upprättas slutavräkning för året att underställas Kungl. Maj:t, åliggande det bolaget att återbära, vad genom månadsrekvisitionerna tilläventyrs för mycket uppburits.

§ 13.

Mom. 1. Bolagets aktiebrev skola vara ställda till viss man. Av bolagets aktier må vid varje tid högst en femtedel eller, om aktier med olika röstvärde finnas, allenast så många aktier, att röstetalet för dem utgör högst en femtedel av röstetalet för bolagets samtliga aktier, genom teckning eller överlåtelse förvärvas av utländsk medborgare, samfällighet eller stiftelse, av svenskt handelsbolag, vari finnes utländsk bolagsman, av svensk ekonomisk förening, av svenskt aktiebolag, vars aktiebrev må ställas till innehavaren, eller av annat svenskt aktiebolag, i vars bolagsordning ej intagits förbehåll, som i 2 § av lagen den 30 maj 1916 avses.

Mom. 2. Ledamöterna av bolagets styrelse skola vara i Sverige bosatta svenska medborgare.

Mom. 3. Kungl. Maj:t utser en revisor och en suppleant för honom att å statens vägnar deltaga i granskningen av styrelsens förvaltning och bolagets räkenskaper. Till sådan revisor skall bolaget utbetala ersättning med belopp, som i brist av åsämjande bestämmes av Kungl. Maj:t.

Mom. 4. I bolagets tjänst anställda personer skola vara svenska medborgare, såvida icke Kungl. Maj:t för särskilt fall medgiver undantag.

Mom. 5. På anfordran av luftfartsmyndigheten skall bolaget lämna av myndigheten angiven person tillfälle att bese bolagets anläggningar och flygmateriel samt granska bolagets dagböcker och journaler m. m.

Mom. 6. Vid krig eller fara för krig skall all bolaget tillhörig flygmateriel på anmodan omedelbart ställas till statens förfogande mot ersättning enligt de grunder, som stadgas i gällande lag angående skyldighet för kommuner och enskilda att fullgöra rekvisitioner för krigsmaktens behov.

§ 14.

Statsverket är berättigat att vid avtalstidens utgång inlösa bolagets tillhörigheter och trafikmateriel med belopp, som bestämmes av fem gode män, av vilka

Kungl. Maj:t utser två och bolaget två, varefter de fyra sålunda valda tillkalla den femte.

§ 15.

Därest efter utgången av detta avtals giltighetstid statsverket fortsätter att understödja luftfart på här omnämnda linjer, må bolaget, därest icke särskilda skäl däremot äro, företrädesvis komma ifråga som kontrahent vid det nya avtal, som staten kan vilja sluta.

REGISTER.

Sid.

Under år 1929 bedriven regelbunden luftfart 1
Statsunderstöd av regelbunden luftfart 6
Avtal med det statsunderstödda företaget 25
Luftpostbefordran 34
Nattlufttrafik 40
Försöksflygningar nattetid för postbefordran 46
Radiotjänst för luftfarten 50
Kompletteringsarbeten vid Bulltofta flygplats 50
Instrumentflygning 50
Inhemsk flygindustri 50
Biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart 52
Ständig luftfartskommitté 55
Extra besiktningar av luftfartyg 58
Väderlekstjänst för luftfarten 59
Telegramkostnader för väderlekstjänst för luftfarten 59
Departementschefens hemställan 63

Bilaga.

Sakkunnigas förslag till avtal mellan staten och luftfartsbolag 64