

## Nr 84.

Av herr **Nilsson, Johan**, i Malmö, om ökat anslag till understöd av regelbunden luftfart.

Vid förra riksdagen förelåg frågan om att utvidga den regelbundna luftfarten till att omfatta å Malmö-Amsterdamlinjen 12 månader och å Stockholm-Helsingforslinjen 8 månader. Alla voro eniga om det önskvärda i att på detta sätt utveckla luftfarten till ett effektivt kommersiellt trafikmedel, och det hade uppvisats, att utvidgningen vore möjlig med en blott ganska liten utökning av statssubventionen. Statsutskottet delade sig emellertid i två lika hälfter för 600,000 resp. 700,000 kronors anslag till understöd av regelbunden luftfart, och riksdagen beslöt det mindre beloppet.

Till grund för riksdagsbehandlingen av frågan låg den av luftfartssakkunnige verkställda utredningen om understöd åt den civila luftfarten. (Statens off. utr. 1929:21). Riksdagen godtog det av de sakkunnige föreslagna flygprogrammet, men prutade på subventionsbeloppet. De sakkunnige hade nämligen beräknat, att för luftfart av här ovan angivna omfattning skulle erfordras en subvention av 700,000 kronor, varjämte de sakkunnige för programmets genomförande förutsatt, att *nytt enskilt kapital skulle tillföras trafikbolaget*.

Då riksdagen beviljade endast 600,000 kronors understöd, uttalades, att den avsedda trafikplanen »syntes åtminstone i huvudsak kunna genomföras» även för detta lägre belopp.

I årets statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, sid. 116) meddelas nu, att denna riksdagens förmodan icke blivit bekräftad. Av departementschefens uttalande framgår nämligen, att det avsedda *trafikkontraktet* med luftfartsbolaget *icke kunnat avslutas*, enär det befunnits, att nytt enskilt kapital icke kunnat tillföras bolaget, då statssubventionen satts till ett så lågt belopp, som *icke* beräknas tillräckligt för trafikprogrammets genomförande. Departementschefen — vilken liksom de sakkunnige, flertalet myndigheter samt 1930 års riksdag anser, att trafikprogrammet bör genomföras — föreslår i anledning av vad sålunda inträffat, att trafikkontraktet upprättas på basis av *650,000 kronors subvention*. Som emellertid viss reservation finnes å anslaget, behöver å riksstaten 1931/1932 icke anvisas mer än 600,000 kronor.

Emellertid lär även den sålunda föreslagna subventionen vara otillräcklig för det avsedda syftet.

*Enligt vad under hand inhämtats, förefinnes icke utsikt att privat kapital skall tillföras bolaget* — och detta är ett väsentligt led i hela finansplanen — *därest subventionen begränsas till 650,000 kronor.* De luftfartssakkunnige beräknade 700,000 kronor erforderliga, och de betonade, att genomförande av reguljär vintertrafik är en såväl tekniskt som ock ekonomiskt synnerligen krävande uppgift. Helt visst är denna förbunden med avsevärda riskmoment, ej minst ekonomiskt, då man bland annat ej kan veta, hur snart trafikmängderna under vintermånaderna kunna upparbetas till tillfredsställande omfattning. De luftfartssakkunnige betonade också, att man för de första trafikåren säkerligen finge räkna med ett sämre ekonomiskt resultat (betänkandet sid. 172). Under sådana omständigheter synes det rätt naturligt, att det privata kapitalet anser det alltför äventyrligt att engagera sig i en även till vintermånaderna utsträckt lufttrafik, därest det grundläggande statskontraktet utgår från en otillförlitlig ekonomisk grundval. — Departementschefens förord för endast 650,000 kronor vilar till väsentlig del på att kommerskollegium, men *ej* generalpoststyrelsen, gjort uttalande, att postinkomsterna kunna beräknas förhöjda med 40,000 kronor. Detta synes dock särdeles ovisst; kommerskollegii beräkning förutsätter nämligen *ej* större trafikmängd, än de luftfartssakkunnige antagit, men förmenar, att det svenska bolaget skulle för sin del kunna behålla mer än hälften av postinkomsten från de nordliga länderna under det att det samtrafikerande utländska bolaget skulle få nöja sig med att få mindre än hälften! I längden lär en så ojämn fördelningsgrund mellan två bolag, som halvera trafiken, knappast vara möjlig.

Det är synnerligen önskvärt, att den beslutade utvidgningen av luftfarten till ett effektivt trafikmedel nu äntligen blir förverkligad. Vill man saken — och därom äro ju alla ense — måste man också betala kostnaden. Det försök till nedprutning, som gjordes av förra riksdagen, ledde till att trafikreformen *ej* kunde genomföras. Ett förnyat försök i år att pruta på beloppet torde leda till samma resultat, och på så sätt går år efter år utan att trafikflygningen blir effektiv.

Med hänsyn härtill får jag hemställa,

*att* kontraktet med flygbolaget baseras på 700,000 kronors årligt understöd, samt

*att* till understöd av regelbunden luftfart för budgetåret 1931/1932 anvisas ett extra reservationsanslag av 650,000 kronor.

Stockholm den 22 januari 1931.

Joh. Nilsson,  
Malmö.