

Nr 213.

Godkänd av första kammaren den 11 maj 1935.

Godkänd av andra kammaren den 14 maj 1935.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående understöd till svensk luftfart m. m. jämte två i ämnet väckta motioner.

(Statsutskottets utlåtande nr 97.)

Till Konungen.

I en till riksdagen avlåten, den 8 mars 1935 dagtecknad proposition, nr 162, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att med aktiebolaget Aerotransport träffa avtal om regelbunden luftfart efter utgången av år 1936 i huvudsaklig överensstämmelse med det av föredragande departementschefen förordade, såsom bilaga 3 vid statsrådsprotokollet fogade förslaget;

dels till tecknande av aktier i aktiebolaget Aerotransport, sedan dess bolagsordning ändrats i huvudsaklig överensstämmelse med det vid nämnda avtalsförslag såsom bilaga B fogade förslaget, under Utgifter för kapitalökning och rubrik Fonden för statens aktier för budgetåret 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av 1,250,000 kronor;

dels höja den i förslaget till riksstat för budgetåret 1935/1936 under rubriken »F. Lånemedel» upptagna inkomstposten »Övriga lånemedel» med motsvarande belopp;

dels ock besluta, att fullmäktige i riksgäldskontoret skola i fall av behov tillhandahålla medel för inlösen av aktier i bolaget, vilka tillhöra annan än staten.

I anledning av propositionen hava i två likalydande motioner, I: 296 och II: 518, hemställts,

a) att i avtalet mellan statsverket och aktiebolaget Aerotransport andra paragrafen, första stycket, erhåller den formulering, som föreslagits av luftfartsutredningen: »Statsunderstöd utgår under förutsättning, att regelbunden luftfart upprätthålles i minst den utsträckning, som anges i härvid såsom

bilaga A fogade trafikprogram med de ändringar uti detsamma, om vilka Kungl. Maj:t och bolaget må tid efter annan enas», samt att § 15 i samma avtal får följande: »Statsverket är berättigat att vid avtalstids 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. Inlösningsbeloppet får högst utgöra summan av bolagets skulder och övriga förbindelser samt aktiekapitalets nominella belopp»;

b) att riksdagen, i anledning av de uttalanden, som förekomma i Kungl. Maj:ts proposition nr 162 till årets riksdag, under rubriken »Postflygning» ville framhålla, dels att det synes riksdagen lämpligt, att med vanligt utomlandsporto frankerad brevpost alltjämt flygbefordras enligt hittills tillämpade principer, dels ock att riksdagen finner det angeläget, att nattpostflygningarna utökas till att pågå året runt, så snart tekniska hinder för en sådan åtgärd icke längre föreligga;

c) att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning beträffande upprättande av en flygled till Norrland; samt

d) att riksdagen ville såsom sin åsikt uttala, att Kungl. Maj:t vid fastställande av taxor för den inrikes lufttrafiken måtte i möjligaste mån beakta de i motionerna anförda synpunkterna.

Alltsedan år 1925 har statssubvention utgått till aktiebolaget Aerotransport. Redan år 1918 hade emellertid riksdagen framställt begäran om utredning rörande förutsättningarna för en »reguljär lufttrafik». De förväntningar, som riksdagen då och senare vid olika tillfällen uttalat beträffande detta nya trafikmedels betydelse för samfärdseln, äro numera på god väg att förverkligas. Den europeiska liksom den amerikanska kontinenten är redan genomdragen av ett stort antal flyglinjer med en regelbunden, året om pågående trafik, som är i starkt tilltagande. Vad den nordiska trafiken beträffar må erinras, att rörelsen vid Malmö flyghamn redan nått ett omfång av 22 ankommande eller avgående flygplan per dag. Genom förening av tåg- och flygförbindelse föreligger innevarande sommarhalvår möjlighet till dagpassagerarbefordran Stockholm—Paris, respektive London och vice versa. Helsingfors är likaledes — över Riga — förenat med sistnämnda båda städer genom dagflygförbindelse. Såsom ytterligare belysande för den alltjämt tilltagande hastigheten på flyglinjerna må anföras, att Malmö numera kan på dagen nås från så avlägsna platser som Rom och Aten. Även den transkontinentala lufttrafiken är stadd under utveckling. Engelska, franska och holländska flygföretag upprätthålla flygförbindelser till Indien med sammanlagt fem turer i veckan. Med Zeppelinluftskepp upprätthålles passagerarfart varannan vecka mellan Tyskland och Sydamerika. Mellan Europa och Sydamerika finnas dessutom två luftpostturer per vecka, därav en fransk och en tysk. Även befordringen över Atlanten sker med flyg. Engelska postverket överväger för närvarande att mot vanligt porto transportera flygpost över hela det brittiska imperiet.

Den i propositionen framlagda planen för den svenska luftfarten under åren 1937—1942 innebär, att helårstrafik skulle bedrivas dels å kontinentlinjerna Stockholm—Malmö—Berlin, London och Paris, dels ock å de skandinaviska linjerna Oslo—Göteborg—Malmö och Stockholm—Helsingfors—(Tallinn). Därjämte skulle nattpostflygning äga rum året runt i sådan omfattning, att brevpost kunde åtminstone under sex veckodagar befordras från Stockholm, respektive Göteborg till London, respektive Paris och vice versa på en natt med avgång alltså på aftonen och utdelning följande morgon.

För detta trafikprograms genomförande förutsattes dels ett statligt engångsutlägg för aktieteckning i det ombildade aktiebolaget Aerotransport på 2,500,000 kronor — att utgå av lånemedel — dels ock en årlig subvention med följande belopp¹⁾, nämligen:

1937	kronor 1,050,000
1938	» 975,000
1939	» 900,000
1940	» 825,000
1941	» 750,000
1942	» 675,000

Läggas härtil de årliga merutgifter på cirka 900,000 kronor som postflygningen beräknas medföra stiga de statliga utläggerna för ifrågavarande linjeluftfart till avsevärda summor.

Vid den föreliggande frågans bedömande bör dock beaktas, att flygtrafiken alltjämt är att betrakta som ett nytt transportmedel, som ej ännu uppnått sin självständiga bärighet. I likhet med ett stort antal främmande nationer lära de svenska statsmakterna böra medverka till att göra en fortsatt insats för flygtrafikens utveckling. Erinras må, att även det svenska järnvägsväsendets genombrott på sin tid skedde med liknande stora uppoffringar, varvid den relativa betydelsen av andra transportmedel, enkannerligen den inrikes sjöfarten samtidigt kom att minskas. Belysande är ett av 1887 års taxekommitté gjort uttalande, att när järnvägsbyggandet på 1850-talet tog sin början »regering och riksdag mindre torde haft till ögonmärke detta företags avkastningsförmåga än tidens krav på förbättrade och snabba kommunikationsmedel». En jämförelse, som härvidlag också förtjänar återopas, äro de stora utlägg, som under 1800-talet ända fram till Sassnitzfärjornas tillkomst år 1909 från postverket erfordrades i form av stora ångbåtssubventioner och på annat sätt för att tillgodose behoven av tidsenliga och allt snabbare postförbindelser med kontinenten.

På grund av sitt allmänna geografiska läge och särskilt som genomfartsland för den norska och finska trafiken har Sverige betydande intressen att tillvarataga vid det slutliga fastställandet av de framtida internationella flyglinjerna. Ett framtidsintresse är också utvecklingen av de inhemska flyglederna.

¹⁾ Av dessa belopp innehållas 100,000 kronor som ränta å statens kapitalinsats, 2,500,000 kronor, i aktiebolaget Aerotransport.

Med dessa utgångspunkter har riksdagen ansett sig böra godkänna de föreliggande förslagen till ombildning av *aktiebolaget Aerotransport* och till ökning av dess kapital samt i samband därmed om en årlig subvention till bolaget. Att understödsbeloppet årligen minskas förtjänar särskilt uppmärksammas, och förslaget härutinnan får betraktas som ett uttryck för hysta förväntningar att kunna uppnå ett efterhand förbättrat ekonomiskt resultat på de nu tillsvidare statssubventionerade linjerna.

Beträffande den framtida taxepolitiken har departementschefen anslutit sig till luftfartsutredningens uttalande om att *biljettpriserna* å de inrikes stödda linjerna böra »om ej särskilda omständigheter påkalla undantag» hållas över priset å 1:a klass järnvägsbiljett, inberäknat sovplatsavgift, där sovvagn brukar användas.

Transportavgifternas lämpliga avvägning måste utan tvivel betraktas som en särskilt ömtålig sak, då fråga är om ett nytt transportmedel sådant som flyget. Till viss ledning synas dock kunna tjäna redan vunna erfarenheter från utländska trafiklinjer. I varje fall måste riksdagen finna angeläget, att luftfartens utveckling ej hämmas genom alltför högt satta taxenormer. Detta synes ej minst böra gälla, då fråga är om att tillvarata det svenska flygets framtidsmöjligheter inom det egna landets gränser.

De årliga nettokostnaderna för *postflygningen* uppgå för närvarande till inemot 600,000 kronor. Postverket har då med flygplan befordrat även icke luftfrankerad post, ett förfaringssätt, som jämväl av främmande postförvaltningar i en alltjämt ökad utsträckning börjar tillämpas. Med nattflyg har emellertid posten hittills transporterats allenast under fem månader Stockholm—Malmö—Hannover. Skall, såsom generalpoststyrelsen funnit motiverat, nattpostflygning försiggå året runt och både från Stockholm och Göteborg, ökas kostnaderna till cirka 900,000 kronor på sätt framgår av följande inom generalpoststyrelsen uppgjorda beräkning:

	Kronor.
Dagflygningar	290,000
Nattflygningar	1,140,000
Vidarebefordring å utländska flyglinjer, omkring	240,000
Lokala transporter och personalkostnader, omkring	85,000
Summa kronor	1,755,000
Härfifrån avgå	Kronor.
Luftportoinkomster (beräknade)	125,000
Lufttransitinkomster (av danska, finska, norska m. fl. postförvaltningar), omkring	630,000
Inbesparade land- och sjötransitavgifter, omkring	110,000
Nettokostnad kronor	890,000

Denna summa av i runt tal 900,000 kronor förefaller hög men kan vara motiverad med hänsyn till postflygets alldeles särskilda betydelse för Sveriges del, främst på grund av vårt avlägsna läge i förhållande till London och

Paris samt andra kultur- och handelscentra. Av stor betydelse är även, att Sverige kan bibehålla och utveckla samarbetet med Danmark, Finland och Norge beträffande postbefordran.

Bland åtgärder, som lämpligen kunna komma i fråga för kostnadernas begränsning och som i propositionen diskuteras, synes en måttlig höjning av vårt för närvarande relativt låga utlandsporto erbjuda en nära till hands liggande lösning.

I detta sammanhang måste uppmärksammas, att de kalkyler, som ligga till grund för beräkningen av den årliga allmänna subventionen till aktiebolaget Aerotransport, grundats på en bolagets årsintäkt av post, transporterad med dagflyglinjerna, till belopp av 265,000 kronor.

Vad angår *avtalet* med aktiebolaget Aerotransport anser riksdagen en ändring påkallad beträffande § 15. Enligt departementschefens förslag har denna paragraf följande lydelse: »§ 15. Statsverket är berättigat att vid avtalstidens utgång inlösa bolagets tillhörigheter och trafikmateriel med belopp, som bestämmas av fem gode män, av vilka Kungl. Maj:t utser två och bolaget två, varefter de fyra sålunda valda tillkalla den femte. *Inlösningsbeloppet får bestämmas högst till aktiekapitalets nominella belopp.*» På sätt motionsvis erinrats skulle emellertid denna formulering leda till att även om värdet av bolagets tillhörigheter vid en framtida likvidation motsvarade ej endast aktiekapitalet utan även bolagets skulder dessa tillhörigheter dock skulle av statsverket betalas med allenast en summa motsvarande aktiekapitalets nominella belopp och alltså utan hänsyn till skulderna. Då, såsom skäligt synes vara, även skulderna böra få inräknas i lösesumman, anser riksdagen, att nämnda paragrafs sista stycke bör givas följande lydelse:

§ 15.

Statsverket är berättigat — — den femte. Därest bolagets tillhörigheter och trafikmateriel i värde överstiga summan av bolagets aktiekapital och skulder, får inlösningsbeloppet likväl icke bestämmas högre än som kan beräknas erforderligt för att aktieägarna vid likvidation av bolaget skola erhålla vad som motsvarar aktiernas nominella belopp.

Vad departementschefen anfört beträffande *flygleder* och övrig markorganisation liksom ock i fråga om *luftfartsmyndighetens* överflyttning från kommunikationsdepartementet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föranleder ingen särskild erinran från riksdagens sida.

Under återopande av vad riksdagen sålunda anfört får riksdagen anmäla, att riksdagen

dels bemyndigat Kungl. Maj:t att med aktiebolaget Aerotransport träffa avtal om regelbunden luftfart efter utgången av år 1936 i huvudsaklig överensstämmelse med det av chefen för kommunikationsdepartementet förordade förslaget;

dels till tecknande av aktier i aktiebolaget Aerotransport, sedan dess bolagsordning ändrats i huvudsaklig överensstämmelse med det vid nämnda avtalsförslag såsom bilaga B fogade förslaget, under Utgifter för kapitalök-

ning och rubrik Fonden för statens aktier för budgetåret 1935/1936 anvisat ett reservationsanslag av 1,250,000 kronor, att utgå av lånemedel;

dels ock beslutat, att fullmäktige i riksgäldskontoret skola i fall av behov tillhandahålla medel för inlösen av aktier i bolaget, vilka tillhöra annan än staten.

Beträffande Kungl. Maj:ts förslag om höjning av inkomstposten »Övriga lånemedel» kommer riksdagen att framdeles anmäla sitt beslut.

Stockholm den 14 maj 1935.

Med undersätlig vördnad.

Nr 214.

Godkänd av första kammaren den 11 maj 1935.

Godkänd av andra kammaren den 14 maj 1935.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till vissa ombyggnadsarbeten vid centralfängelset i Norrköping samt till nya arbetslokaler m. m. vid centralfängelset i Växjö.

(Statsutskottets utlåtande nr 93.)

Till Konungen.

I den till riksdagen den 4 januari 1935 avlåtna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov har Kungl. Maj:t bland utgifter för kapitalökning, bilaga 1, under rubriken »Statens allmänna fastighetsfond», punkterna 2 och 3, föreslagit riksdagen att, i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, för budgetåret 1935/1936 beräkna reservationsanslag dels å 37,000 kronor till vissa ombyggnadsarbeten vid centralfängelset i Norrköping dels ock å 95,000 kronor till anordnande av nya arbetslokaler m. m. vid centralfängelset i Växjö.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en till riksdagen avlåten, den 1 mars 1935 dagtecknad proposition, nr 138, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över justitiedepartementens ärenden samma dag, föreslagit riksdagen