

## Nr 285.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående lån åt Svenska lufttrafikaktiebolaget för anordnande av en luftskeppsstation i Stockholm; given Stockholms slott den 12 mars 1920.*

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att, för beredande åt Svenska lufttrafikaktiebolaget av ett lån för anordnande av en luftskeppsstation i Stockholm, under de i statsrådsprotokollet angivna villkor och de särskilda föreskrifter, som Kungl. Maj:t kan finna skäligt meddela, under utgifter för kapitalökning för år 1921 anvisa ett förslagsanslag, högst, 1,750,000 kronor, ävensom, under förutsättning av bifall härtill, besluta, att de i förslaget till 1921 års riksstat bland inkomsterna under rubriken »I. Fast upplåning» upptagna lånemedel skola höjas med motsvarande belopp.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott.

GUSTAF.

*C. E. Svensson.*

*Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t  
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 12 mars 1920.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern BRANTING,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena friherre PALMSTIERNA,  
Statsråden UNDÉN,  
THORSSON,  
OLSSON,  
SANDLER,  
NOTHIN,  
NILSSON,  
ERIKSSON,  
SVENSSON,  
HANSSON.

Departementschefen, statsrådet Svensson anförde:

*Svenska  
lufttrafik-  
aktiebolaget.*

Hos Kungl. Maj:t har Svenska lufttrafikaktiebolaget anhållit om ett statslån å 2,000,000 kronor för att bolaget måtte sättas i stånd att medelst regelbunden luftskeppstrafik förbinda Sverige med kontinenten. Bolaget har därvid anfört följande:

»Bolaget, som stiftades den 5 februari 1919 med ett numera till fullo inbetalt aktiekapital av 1,000,000 kronor, har till ändamål att efter erforderliga förberedande åtgärder idka lufttrafik såväl inom landet som mellan Sverige och utlandet. I överensstämmelse med detta program har bolagets verksamhet hittills ägnats åt sådana förberedande arbeten, som måste anses nödvändiga för inaugurerande av ett nytt kommunikationsmedel i samfärdselns tjänst.

Det vid starten tecknade aktiekapitalet avsågs också huvudsakligen att i mån av behov användas för studier och försök i fråga om möjligheterna för reguljär trafik. Dessa försök ämnade man företrädesvis anordna med aeroplan av såväl land- som sjötyp, då försök med luftskepp ansågos för dyrbara för att iscensättas. Bolagets studier hava bland annat givit vid handen följande:

#### Erfarenheter från utlandet.

De länder, där stor tillgång på från kriget kvarvarande flygmaskiner finnes, hava i viss utsträckning igångsatt flygplantrafik med användande av dylika typer, lätt förändrade för transportbruk. Så hava i såväl Amerika som Tyskland reguljär flygplantrafik drivits med jämförelsevis goda resultat ur tekniskt hänseende. Mellan England och Frankrike har härjämte öppnats internationell trafik med dylika maskiner, med vilken på sista månaderna förenats flygpostbefordran. De kostnader, som äro förenade med drivande av denna trafik, äro emellertid högst avsevärda, och höga biljettpriser krävas för befordran med densamma.

Flygplan-  
trafik.

Den engelska luftfartsministern anför också i sin rapport över 6 månaders flygning i England från den 1 maj, att någon fullgod typ för kommersiell flygning förefinnes ännu icke. Man torde kunna säga, att den fördel framför andra kommunikationsmedel, som flygplanen ansetts medföra, nämligen stor tidsbesparing, i stort sett ännu icke på ett tillfredsställande sätt kunnat påvisas. Driftsäkerheten är på grund av motorernas relativt låga utvecklingsgrad ännu icke fullt betryggande, varjämte deras livslängd är för kort i förhållande till kostnaden. Energiskt arbete nedlägges emellertid för närvarande på att frambringa konstruktiva förändringar, varvid högre hastighet samt större driftsäkerhet och större livslängd böra kunna uppnås.

Under krigets första år användes i flera länder, speciellt i Tyskland, luftskepp för spaningsuppdrag och långa luftraider. På grund av svårigheter att undgå anfall från de mera lättmanövrerade flygplanen visade sig emellertid luftskeppen mindre lämpliga för krigsändamål, varför också deras användning blev av underordnad betydelse under kriget. Undantag härifrån må dock göras för det särskilda område för luftfartyg, som omfattade spaningstjänst över haven. England, som före kriget i begränsad omfattning begagnade sig av tyska eller franska luftskepp, igångsatte under kriget tillverkning av luftskepp och hade vid vapenstilleståndets inträdande flera dylika under arbete. De större typerna, som England sålunda byggt, voro i stort sett grundade på de erfarenheter Tyskland vunnit vid byggande av sina zeppelinare.

Luftskepps-  
trafik.

Som bekant utförde redan år 1912—13 Deutsche Luftschiffahrts A. G. passagerarfärder inom landet med stor framgång ur såväl teknisk som ekonomisk synpunkt. De luftskepp, som då användes, voro emellertid tekniskt sett ofantligt mycket mindre utvecklade än de, som tillkommit under kriget. Det stora antal luftskeppsfärder, som zeppelinare gjort under kriget, har skaffat desammas konstruktörer en fond av erfarenheter, som sedermera tillämpats, varigenom luftskepp numera kunna anses tämligen oberoende av flera av de svårigheter, som förr voro hindrande för desammas användande i civil trafik. Beträffande dylika luftfartygs användbarhet kan hänvisas till såväl den av engelsmännen utförda R. 34, vars färd över Atlanten måste betecknas som en succes som den av Zeppelinverket i Tyskland konstruerade och i Deutsche Luftschiffahrts A. G:s ägo be-

fintliga Bodensee. Den senare har från den 25 augusti till den 1 december förra året utfört regelbundna färder mellan Friedrichshafen vid Bodensjön och Berlin med avgång varannan dag från vardera platsen. Det tyska bolaget har meddelat, att färderna endast i ett par fall måst inställas, och kan man anse, att denna försökstrafik faktiskt påvisat luftskeppens tekniska möjligheter till reguljär drift. Från den 1 december har fartyget lagts upp för att såtillvida ombyggas, att det skall kunna rymma ökat antal passagerare, vilket i betraktande av den stora resandefrekvensen visat sig erforderligt. Därjämte är i dagarna ännu ett fartyg av samma storlek färdigt att lämna varvet.

Den för alla välbekanta Bodensees färd Berlin — Stockholm — Berlin, som kom till stånd på initiativ av Svenska lufttrafikaktiebolaget, är världshistoriens första exempel på internationell lufttrafik med typen lättare än luft för befordring av passagerare och post mot erläggande av avgifter.

Italienska luftskepp hava efter kriget använts till rundturer inom landet och med god framgång. Deras konstruktion måste betraktas som god.

#### Erfarenheter inom Sverige.

Av redogörelser i pressen har framgått, att såväl svenska som utländska flygplan företagit ett avsevärt antal intressanta färder inom Sverige. Nästan utan undantag hava dessa färder varit tillfällighetsflygningar utan någon som helst avsikt att därigenom bevisa möjligheten för en regelbunden trafik på bestämda tider och med bestämda mål. Bolaget har likväl uppmuntrat flygare av olika nationaliteter att besöka Sverige för att så småningom därigenom vinna erfarenhet om vilka slags typer, som bäst lämpa sig för Sveriges klimatiska och terrängförhållanden. Vi hava sålunda varit i tillfälle att under sommaren 1919 studera såväl landflygplan som vattenflygplan, men återstår att under innevarande vinter prova vad som kan lämpa sig för våra snö- och isförhållanden. Det allra allvarligaste hindret för upprättandet av lufttrafik hos oss ligger i svårigheten att anskaffa flygmateriel, som lämpar sig för alla årstider. På grund av rikedom på sjöar, vattendrag och kuster och å andra sidan den hart när överstigliga svårigheten att i närheten av större trafikcentra finna tillräckligt rymliga och jämna landningsplatser, förefaller det ganska naturligt, att vattenflygplanet skulle lämpa sig bäst för oss. Detta gäller dock endast för vår relativt korta sommar. Så snart isbildningen börjar på hösten, måste landningen ske på isen eller de snötäckta fälten, varvid helt naturligt skidor under den vanliga landflygmaskinen måste tillgripas. Denna typ för vinterflygplan har med framgång använts inom svenska arméns och flottans flygväsende, men hava vi icke fått några utländska erfarenheter på detta område.

Ett mycket viktigt led i våra studier utgjorde det förut omnämnda besöket av det tyska luftskeppet Bodensee. Som en följd utav detta besök har lufttrafikaktiebolaget trätt i närmare förbindelse med det tyska bolaget för erhållande av tekniska och ekonomiska uppgifter rörande luftskeppens användbarhet till civil trafik.

Tyskarnas uppfattning är i stort sett följande:

Till skillnad från flygplanen, vilkas aktionsradie är inskränkt till cirka 800 km., böra luftskepp användas på långa distanser, och torde ett avstånd av

800 km. vara ett minimum. Ju längre distanserna intill en viss gräns äro, desto bättre kan man ekonomiskt utnyttja luftskeppens användning, enär omkostnaderna för landning då fördelas på längre färdsträcka.

En gång i luften, kunna luftskepp numera motstå nästan varje slag av väderlek, men i fråga om luftskeppstrafik är fortfarande landningsproblemet det svåraste. Engelsmännen hava utfört flera experiment och försök med ordnande av landning vid torn eller i marken. Huruvida detta är möjligt även med luftskepp av större dimensioner torde för närvarande vara svårt att avgöra. Tyskarna förklara sig icke tro på denna metod för landningars anordnande, utan anse det nödvändigt, att åtminstone på varje ändpunkt luftskeppshallar finnas uppförda. Ju mera gynnsamt med hänsyn till vindförhållandena en luftskeppshall är belägen, desto större antal dagar på året kunna färder anordnas. Tyskarna vilja därför endast anlöpa sådana platser, där välbelägna lufthallar finnas att tillgå, och där fartygen vid ankomsten kunna omhändertagas av landningsmanskap.

Utän att vilja påstå, att utvecklingen av luftskeppen avslutats och framför allt med klar uppfattning om att bl. a. frågan om luftskeppens förankringsmöjligheter måste lösas på ett annat sätt än det av tyskarna hittills brukade, har bolaget emellertid kommit till den uppfattningen, att luftskepp numera tekniskt sett äro så fulländade, att trafik med desamma kan bliva ekonomiskt givande.

#### Bolagets egna åtgärder.

Under den tid, då de förut nämnda studierna pågått, har bolaget vidtagit vissa åtgärder för att vid lämplig tidpunkt självt kunna praktiskt pröva lufttrafik medelst flygmaskiner. Som bolaget ansett det ändamålsenligt att först skaffa sig byggnader för förvaring av flygmateriel har ett hangar uppförts på Lindarängen vid Stockholm, varjämte plats för dylikt arrenderats i närheten av Göteborg, med avsikt att därstädes likaledes uppföra ett hangar. Samtidigt hava landningsplatser och bensindepåer ordnats utefter vägarna Stockholm—Göteborg, Stockholm—Malmö—Trelleborg, Stockholm—Sundsvall, Stockholm—Karlstad (Kristiania) samt Göteborg—Malmö. För att under vinterförhållanden pröva möjligheterna att trafikera nämnda sträckor har bolaget inköpt ett antal flygplan, vilka komma att av bolaget utrustas på ett för vinterförhållandena på de olika linjerna mest passande sätt. Det bör anmärkas, att bolaget icke avser att utlova regelbunden trafik utan endast att försöksvis pröva möjligheten därtill. För nästkommande års sommartrafik dryftas just i dessa dagar avtal om inköp av ytterligare 10 st. maskiner. Slutligen bör tilläggas, att bolaget på uppdrag av vattenfallsstyrelsen uppgjort ett fullständigt förslag till trafik med flygplan mellan Porjus och Lilla Sjöfallet; på grundval av detta förslag har Kungl. Maj:t på vattenfallsstyrelsens framställning till innevarande riksdag inlämnat proposition om anvisande av vissa medel till genomförande av denna trafik.

#### Planer för framtiden.

Som av föregående redogörelse framgår, är bolaget ganska väl rustat att genom praktiska försök pröva möjligheterna för regelbunden trafik med flygmaskiner. Däremot föreligga synnerligen stora svårigheter att med de nu tillgäng-

liga penningmedlen åstadkomma försök med systemet lättare än luft, d. v. s. luftskepp.

Enligt vår mening giva särskilt de på sista tiden gjorda erfarenheterna i utlandet grundad anledning till den förmodan, att luftskeppen komma att spela en övervägande betydelse för lufttrafik. Det gäller då för Sverige att vara rustat att med framgång kunna träda i underhandlingar med utländska företag om samarbete för trafiken mellan Sverige och främmande länder.

Ett oundgängligt nödvändigt villkor för att få igång och driva dylik trafik är emellertid att kunna disponera över en luftskeppshall, i vilken fartygen kunna förvaras. Bolaget har under samarbete med experter undersökt, var man lämpligen bör förlägga en dylik lufthall. Med tanke på att den framtida trafiken med sannolikhet kommer att huvudsakligen läggas å ena sidan i riktning Stockholm—Göteborg—London, och Stockholm—Petrograd, varvid anordningar för landning skulle bliva nödvändiga i såväl Göteborg som Stockholm samt å andra sidan linjen Stockholm—Berlin—Friedrichshafen, vid schweiziska gränsen, där luftskeppsstation vore nödvändig i Stockholm, bör således den första stationen uppföras i Stockholms närhet.

Utvecklingen skulle då tänkas på följande sätt, och bära samtliga åtgärderna snarast sättas i gång.

1) Avtal träffas med stat eller kommun om upplåtelse av markområde i Stockholms närhet.

2) En luftskeppshall uppföres av bolaget.

3) Ett luftskepp beställes.

4) Avtal träffas med tyska och engelska bolag att insätta luftskepp på routen Stockholm—Berlin respektive Stockholm—Berlin—Friedrichshafen samt Stockholm—Göteborg—London. I detta avtal skulle bolaget förbehålla sig rätten att med bolagets eget eller egna luftskepp gå i samtrafik med de utländska företagens. I betraktande av de större svårigheter av meteorologisk art, som äro förknippade med routen Stockholm—Göteborg—London, synes denna bära komma i andra hand, medan de första försöken företagas på lättare sträckan Stockholm—Berlin för att med vunnit erfarenhet utsträckas till schweiziska gränsen.

Till bedömande av kostnaderna för åtminstone programmets första del vill bolaget anföra, att, förutsatt att mark icke behöfde inköpas, en luftskeppshall jämte dithörande nödiga anläggningar skulle betinga en summa av cirka kronor 2,000,000; ett luftskepp av Bodensees storlek kostar approximativt kronor 1,000,000.

Med tillhjälp av ett luftskepp kan sträckan Stockholm—Berlin befaras med avgång från Stockholm varannan dag. Om det tyska bolaget likaledes insätter ett luftskepp, kan man uppnå daglig förbindelse. I händelse i medeltal 17 personer och 1,000 kg. post och varor medtagas per resa samt dessutom vissa inkomster för reklam m. m. beräknas, skulle ett biljettpris av minst 350 kronor per person Stockholm—Berlin erfordras för att täcka omkostnaderna och amortering å luftskeppet.

Det kan icke förnekas, att luftfartyg av denna typ vidlådas av en viss ofullkomlighet, som medför avsevärd ekonomisk risk. Inom de närmaste åren har man emellertid att emotse tekniska förbättringar, som avsevärt komma att förminska riskerna. Frågan uppstår då, huruvida bolaget bör ställa sig avvaktande, eller om bolaget redan nu bör vidtaga positiva åtgärder.

En sak synes för närvarande ganska viss, nämligen den att en eller annan

hall för dockning av luftskepp kommer att bli nödvändig inom Sverige, även om problemet att landa passagerare genom s. k. Mooring mast eller på annat sätt kommer att lösas. Således bör risken att uppföra en dylik hall vara minimal, i synnerhet om densamma bygges med sådana dimensioner, att den kan emottaga atländska luftskepp av den storlek, som man har anledning tro skall bli kommersiellt mest använd inom Europa eller 30,000 kbm.-typen.

Om de antagna beräkningsgrunderna hålla streck, skulle det vara möjligt att befordra passagerare luftvägen för en kostnad av cirka 50 öre per person-kilometer. Finns i Sverige en luftskeppsstation, stå sedan alla vägar öppna till de platser i Europa, där liknande anläggningar finnas.

De för närvarande till bolagets förfogande ställda medlen räcka dock icke till för att framgå på de härovan skisserade linjerna, utan erfordras härtill avsevärt större kapital. Som redan nämnts beräknas sålunda till:

luftskeppsstation cirka . . . . .	kr. 2,000,000:—
1 st. luftskepp           > . . . . .	> 1,000,000:—

samt dessutom för arbetarebostäder och rörelsekapital approximativt kronor 500,000, eller inalles kronor 3,500,000.

Detta avsevärda belopp kan bolaget emellertid icke ensamt under nuvarande tryckta konjunkturer på penningmarknaden rimligen åstadkomma.

Det sätt, på vilket lufttrafikens finansiering ordnats i en del andra länder, framgår av nedanstående redogörelse.

Till en början är att anmärka, att i samtliga de krigförande länderna luftskeppsstationer redan finnas färdiga i tillräckligt antal.

I England hava efter förhandlingar mellan luftfartsministeriet och de främsta fabrikanterna av luftskepp gjorts vissa överenskommelser. Dessa hava efter meddelande i pressen numera lett därtill, att ett stort bolag bildats i avsikt att starta de första engelska, banbrytande linjerna på kommersiell grund. Engelska staten väntas understödja denna verksamhet, speciellt med hänsyn därtill att lufttrafikens utveckling ur synpunkten av det militära försvaret är av största betydelse samt vidare att det ekonomiska utbytet av den första trafiken med engelskt material måhända kan anses tvivelaktig. Statens intresse för flygtrafiken har härjämte yppat sig på det sätt, att höga pris utfästs för förbättringar i konstruktivt hänseende; dessutom har postbefordran överlämnats till ett bolag för sträckan London—Paris.

I Norge har Det Norske Luftfartsrederi haft förhandlingar med regeringen och inlämnat ansökan om statsunderstöd för ordnande av vissa linjer för flygplantrafik. Enligt senaste meddelanden har regeringen principiellt gillat tanken, men emellertid av finansiella skäl icke ansett sig kunna i önskvärd utsträckning lämna den begärda subventionen.

I Frankrike har regeringen under en del av 1919 uppehållit en flyglinje Paris—Bordeaux uteslutande för vinnande av erfarenhet om den regelbundenhet, som skulle vinnas vid lufttrafik, samt har nu beviljat koncession till enskilda företag för trafiken London—Paris.

I Förenta staterna pågår den ovannämnda lufttrafiken med statens hjälp och under samarbete mellan postmyndigheterna och de olika fabrikanterna.

Som synes hava statsmyndigheterna oftast intagit den ståndpunkten, att

lufttrafik bör utövas av privata företag, men i betraktande av det svåra »föret i portgången», har man icke velat undandraga sig att lämna understöd åt de första stegen på detta viktiga kommunikationsmedels utveckling.

Svenska lufttrafikaktiebolaget vill emellertid för den nu planerade starten av luftskeppstrafik i första hand mellan Stockholm och Berlin icke ifrågasätta något statsunderstöd, utan anser bolaget, att denna verksamhet bör kunna bära sig själv. Med hänsyn till den depression, som för närvarande är rådande å penningmarknaden inom landet, har bolaget emellertid insett, att stora svårigheter måste möta vid anskaffande av det erforderliga kapitalet till ett ur ekonomisk synpunkt så oprövat och ovisst företag. I betraktande av den stora betydelse för staten, som torde ligga uti införandet av ett nytt kommunikationsmedel med så gynnsamma framtidsutsikter, som luftskeppstrafiken synes innebära, samt med hänsyn till de fördelar, som ur militär synpunkt givet måste ligga i, att i landet finns en större station för luftskepp, samt att luftskepp finnas i svensk ägo, har bolaget emellertid velat ifrågasätta, huruvida icke för detta ändamål till bolaget kunde beviljas ett statslån löpande med så låg ränta som möjligt.

Bolaget vill här tillägga, att prejudicerande fall föreligga, då såväl enskilda järnvägar som sjöfart redan sedan lång tid tillbaka åtnjutit förmånen av lån från statsverket.

De undersökningar, som av styrelsen verkställts bland de nuvarande aktieägarna angående möjligheten att uppbringa penningar, hava givit vid handen, att ett nytt kapital av 1,500,000 kronor av dessa skulle kunna garanteras. Under sådana förhållanden skulle det för rörelsens igångsättande erforderliga statslånet behöva uppgå till en summa av 2,000,000 kronor.

Den tidpunkt, från vilken medlen skulle behöva av bolaget disponeras, är den 2 januari 1921.»

Vid ansökningen hava fogats följande approximativa kalkyler, utvisande dels kostnaderna för en luftskeppsstation invid Stockholm, dels kostnaderna för drivande av luftskeppstrafik Stockholm—Berlin.

### Approximativ kalkyl nr 1

över

#### Kostnaderna för upprättande av en luftskeppsstation.

Luftskeppshall för 20,000 m <sup>3</sup> fartyg enligt »Byggekonom» . . . . .	883,000	
Dimensionernas ökande för 30,000 m <sup>3</sup> fartyg . . . . .	200,000	1,083,000
Vätgasanläggning för 200,000 m <sup>3</sup> gas . . . . .		380,000
Bensintankanläggning . . . . .		20,000
Verkstäder med inredning . . . . .		100,000
Administrationsbyggnad (16 eldst. å 6000) . . . . .		100,000
Markplanering . . . . .		25,000
Oförutsett . . . . .		292,000
		<hr/>
	Summa kronor	2,000,000



*Anm. 1.* Mark förutsättes ställas till förfogande av Stockholms stad mot ett årsarrende av 20,000 kr.

*Anm. 2.* För uppförande av erforderliga arbetarebostäder, omfattande c:a 90 eldstäder å 6,000 kr. och sålunda dragande en kostnad av c:a 540,000 kr., bildas ett särskilt aktiebolag med ett kapital av 180,000 kr. Se kalkyl nr 2.

## Approximativ kalkyl nr 2

över

Luftskeppsförbindelse Stockholm—Berlin (= 800 km.) med luftskepp om 20,000 m<sup>3</sup>, rymmande 25 passagerare och en totallast av 10,000 kg.

### Engångskostnader:

Luftskeppsstation enligt kalkyl nr 1 . . . . .	2,000,000	
Fastighetsbolaget . . . . .	180,000	
Luftskepp . . . . .	1,000,000	
Oförutsedda utgifter . . . . .	320,000	
		Summa kronor 3,500,000

### Approximativa driftkostnader:

<i>Ränta:</i>		
6 % å 3,500,000, . . . . .		210,000
<i>Avskrivningar:</i>		
å byggnader m. m. . . . .	90,000	
å luftskeppet, 33 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> % . . . . .	333,333	423,333
<i>Försäkringar:</i>		
luftskeppet, haveriförsäkring, 7 % av värdet . . . . .	70,000	
» brandförsäkring, 5 % » » . . . . .	50,000	
övrig försäkring . . . . .	30,000	150,000
<i>Löner:</i>		
1 stations- & trafikchef . . . . .	20,000	
1 kontorschef . . . . .	10,000	
3 kontorspersonal å 5,000 . . . . .	15,000	45,000
2 luftskeppsförare å 12,000 . . . . .	24,000	
2 styrmän å 10,000 . . . . .	20,000	
2 övermontörer å 8,000 . . . . .	16,000	
6 rorgångare å 6,000 . . . . .	36,000	
12 montörer å 5,000 . . . . .	60,000	
2 radiotelegrafister å 6,000 . . . . .	12,000	168,000
1 hallmästare . . . . .	10,000	
1 förvaltare . . . . .	8,000	
2 hantlangare å 5,000 . . . . .	10,000	
2 chaufförer å 5,000 . . . . .	10,000	
3 nattvakter å 5,000 . . . . .	15,000	53,000

1 motorverkmästare . . . . .	8,000		
4 motormekanici à 5,000 . . . . .	20,000		
1 sadelmakaremästare . . . . .	8,000		
4 sadelmakare à 5,000 . . . . .	20,000		
1 smedsmästare . . . . .	8,000		
4 smeder à 5,000 . . . . .	20,000		
1 gasmästare . . . . .	8,000		
4 gasarbetare à 5,000 . . . . .	20,000	112,000	378,000
Extra handräkningspersonal, 50 man, c:a 125 landningar à 6 kr. pr man och gång . . . . .			37,500
<i>Landningskostnader i Berlin:</i>			
125 gånger à 300 kr. . . . .			37,500
<i>Bränslekostnader:</i>			
350,000 kg. bensin pr år (250 färder, i medeltal 1,325 kg./färd) . . . . .			
à 50 öre pr kg. . . . .	175,000		
10,000 kg. olja à 1 kr. . . . .		10,000	185,000
<i>Gaskostnader:</i>			
1 medeltal 1,400 kg. pr färd: 250 × 1,400 = 350,000 m <sup>3</sup> à 50 öre . . . . .			175,000
<i>Reparationer och underhåll:</i>			
Av luftfartyg och hall, belysning och uppvärmning . . . . .			200,000
<i>Kontorskostnader</i> . . . . .			40,000
<i>Provision för biljettförsäljning</i> . . . . .			50,000
<i>Bidrag till huvudkontoret</i> . . . . .			100,000
<i>Markhyra</i> . . . . .			20,000
<i>Oförutsett</i> . . . . .			86,167
		Summa kronor	2,092,500

**Approximativa inkomster:**

Passagerareavgifter à 350 kr., i medeltal 17 platser per färd och 250 färder . . . . .	1,487,500
Postbefordran . . . . .	175,000
Godsbefordran och övertikt . . . . .	175,000
Inträdesavgifter till hallarna . . . . .	50,000
Reklam, annonser . . . . .	30,000
Försäljning av 175,000 m <sup>3</sup> syrgas och övriga tekniska biprodukter . . . . .	175,000
	Summa kronor 2,092,500

*Chefen för  
fortifikationen.*

Sedan chefen för fortifikationen anbefallts att i ärendet avgiva utlåtande, har han inhämtat yttrande från chefen för fälttelegrafkåren, vilken anfört:

»Bolagets vidtagna åtgärder med avseende på vissa flyglinjers iordningställande och anskaffandet av viss materiel för ett förestående anordnande försöksvis av lufttrafik med flygplan torde för närvarande vara vad som erfordras

för att rusta sig inför en kommande, regelbunden, kommersiell lufttrafik och undgå risken att bli förekommen.

Samstående erfarenheter från utlandet bekräfta den åsikten, att luftskeppen komma att spela en mycket stor betydelse i den kommande lufttrafiken, särskilt på långa håll — över 800 km. — på vilka vissa luftskeppens fördelar framför flygplanen kunna göra sig gällande. Förberedelser för en blivande trafik med luftskepp kräva emellertid anordnandet av en luftskeppshall vid den av bolaget tänkta ändstationen i Stockholm. I flera av de nyligen krigförande länderna, som planera luftskeppstrafik, finnas tack vare kriget nu dylika hallar, vilka kunna komma den fredliga samfärdseln tillgodo. Så är ju icke förhållandet med Sverige, och bolagets resurser tillåta det icke att jämväl i fråga om en kommande luftskeppstrafik vidtaga liknande rustningsarbeten och förberedelser, som ifråga om flygplantrafiken.

Utgående från min åsikt, att båda slagen av lufttrafik — den med flygplan och den med luftskepp — hava sitt berättigande och sin uppgift, anser jag det för staten synnerligen viktigt, att åtgärder vidtagas för beredskap jämväl i fråga om luftskeppstrafiken i enlighet med bolagets förslag, och anser, att staten till sin egen fördel bör använda sig av ett från så vederhäftigt håll gjort erbjudande. Ett användande av luftskeppstrafik är särskilt för vårt vidkommande betingat av landets stora längdutsträckning och dess huvudstads och centrums avlägsna läge från kontinenten. En kontinental luftskeppstrafik med Stockholm skulle giva en betydande del av vårt affärsliv de stora fördelar, som medfölja snabba förbindelser.

Givetvis bör staten förbehålla sig rättighet att vid behov använda sig av luftskeppshallen och stationens övriga anordningar — ehuru den ur militär synpunkt ej är välbelägen — vare sig för ballong-, flyg- eller annan tjänst. Särskilt kan stationen tänkas välbehövlig i och för Stockholms luftförsvaret. De närmare anordningarna på platsen böra därför uppgöras i samråd med vederbörliga militära myndigheter, men torde ej skäl föreligga att redan på detta stadium närmare ingå på denna fråga.»

För egen del har chefen för fortifikationen instämt i det av chefen för fälttelegrafkåren avgivna yttrandet samt förmått sig icke hava något att därutöver erinra.

Chefen för marininstaben har anfört:

»Luftskeppen äro, enligt i världskriget vunnen erfarenhet, under vissa omständigheter väl lämpade för spaningstjänsten utanför kusterna.

Då således även för marinens del i landets försvar det är av vikt att tillgång finnes inom landet å lämpliga luftskepp och luftskeppshallar, och då det är ovisst, om och när sådan uteslutande för försvarets behov avsedd materiel kan påräknas bliva tillgänglig, får jag tillstyrka den av Svenska lufttrafikaktiebolaget gjorda framställningen.

Det torde få förväntas, att Stockholms stad vid ett upplåtande eller utarrenderande av i handlingarna omnämnt markområde därvid fäster sådana villkor, att möjligheten av en utveckling å området hämmande monopolställning för det sökande bolaget uteslutes.»

*Chefen för  
marin-  
instaben.*

Chefen för  
general-  
staben.

I avgivet utlåtande har chefen för generalstaben anfört:

»Luftskeppens militära betydelse synes huvudsakligen ligga inom området för samverkan med sjöstridskrafterna.

Ur försvarssynpunkt är det emellertid av vikt, att luftskeppsmaterielen är i svensk ägo, varför det synes vara önskvärdt att vid bifall till framställningen sätta vissa villkor angående bolagets skyldighet att anskaffa, äga och underhålla luftskeppsmateriel; och får jag tillstyrka bifall till framställningen med iakttagande av föreskrifter i sådant ändamål.»

General-  
poststyrel-  
sen.

Generalpoststyrelsen har anfört följande:

»Såsom järnvägstrafiken för närvarande är ordnad i vårt land, med nattåg genomfärande landet i olika riktningar mot dess centrum, torde det ur postal synpunkt i regel för närvarande icke vara så mycket att vinna genom inrättande av luftposttrafik mellan *inrikes* orter. Annorlunda ställer sig förhållandet, därest, såsom det här är ifrågasatt, gäller dylik trafik mellan Sverige och utlandet. Med lämpligt avvägda tidtabeller kan givetvis en så högst väsentlig tidsvinst uppnås genom dylik trafik, att det torde vara såväl med postverkets egen som den korresponderande allmänhetens fördel förenligt att kunna begagna sig av ett dylikt kommunikationsmedel för att få brådskande försändelser befordrade. Då luftskeppstrafiken synes hava stora framtidsmöjligheter och då detta kommunikationsmedel redan prövats i andra länder med gott resultat, torde man, enligt generalpoststyrelsens mening, för Sveriges vidkommande icke böra längre dröja med att, när tillfälle därtill nu gives, tillgodogöra sig fördelarna av dylik trafik.

Bolaget har räknat med en inkomst för postbefordran å 175,000 kronor för år. Med hänsyn till de många faktorer, som komma att inverka på postmängden — såsom turernas antal och regelbundenhet, tidtabellens ur postal synpunkt mer eller mindre gynnsamma uppställning samt, i viss mån, även storleken av det blivande luftportot — torde det icke vara möjligt att nu, med anspråk på tillförlitlighet, göra någon beräkning å den portoinkomst, som kan komma att inflyta för luftpostbefordran å den föreslagna linjen Stockholm—Berlin. Förden skull är generalpoststyrelsen icke heller i stånd att nu yttra sig beträffande den ersättning, som må böra tillkomma bolaget för sagda postbefordran. Redan nu torde emellertid böra framhållas, att det ur postal synpunkt förmånligaste ekonomiska resultatet skulle vinnas, därest naturer kunde anordnas och luftfartygen sålunda framkomma till Stockholm respektive Berlin tidigt på morgnarna. Med sådana turer skulle nämligen befordringstiden för post mellan dessa båda städer kunna praktiskt taget nedbringas ett helt dygn.

Då det här gäller ett banbrytande företag, torde, enligt generalpoststyrelsens mening, staten böra träda hjälpsamt emellan. Det är så mycket angelägnare, att så sker i förevarande fall, som man eljest kan befara, att dylik trafik igångsättes genom andra länders försorg och Sverige sålunda kan komma att ställas helt utanför.

På grund av vad sålunda anförts anser sig generalpoststyrelsen böra, för sin del, tillstyrka den föreliggande framställningen.

Därest emellertid statsverket bereder bolaget den sökta förmånen av ett lån å 2,000,000 kronor, synes, enligt generalpoststyrelsens mening, böra från stats-

verkets sida uppställas det villkor, att statsverket skulle äga att, därest så framdeles skulle befinnas önskvärt, på lämpliga villkor inlösa bolagets tillhörigheter. Därjämte torde statsverket böra förbehålla sig rätt att tillsätta 1 styrelseledamot samt 1 suppleant för denne ävensom 1 revisor.»

Kommerskollegium har i avgivet utlåtande anfört:

*Kommerskollegium.*

»Såsom resultat av en teknisk granskning inom kollegium av de åberopade kalkylerna har framhållits bland annat följande.

a) *Engångskostnader:*

Dessa synas tillräckligt högt räknade och innefatta jämväl kostnaderna för sådana dimensioner av skyddshallen, att den kan mottaga vida större luftskepp än det närmast till anskaffning föreslagna.

b) *Driftkostnader:*

Kapitalet är räknat att förräntas med 6 %, men någon amortering därå är ej förutsedd. Om statslån komme att ingå i kapitalet, måste givetvis ett årligt belopp, till storleken beroende på amorteringstiden, belasta utgiftssidan. Denna omständighet torde således kräva en lång amorteringstid, om staten överhuvud taget skulle understödja företaget med lånemedel.

För avskrivningar och försäkringar torde tillräckliga utgiftsbelopp vara förutsedda. Löner, landningskostnader i Berlin, motorbränsle, gas, reparationer och underhåll lära vara räknade med verkliga siffror enligt erfarenheten från luftskeppet 'Bodensee'. Det till inköp avsedda luftskeppet är av samma storlek och typ som 'Bodensee' med smärre modifikationer. Emellertid är bensinpriset för lågt upptaget; det borde snarare räknas med 75 öre per kg. Anslaget till kontorskostnader, provision för biljettförsäljning (innefattande en viss resebyrås organisationsarbete och förtjänst) samt bidrag till huvudkontoret (varmed torde förstas den nya verksamhetens andel i bolagets allmänna omkostnader) synas tillräckliga. Markhyra och oförutsedda utgifter föranleda ingen erinran.

c) *Inkomster:*

Den viktigaste posten är passageraravgifter, vilken representerar 75 % av hela den beräknade intäkten. Priset är sannolikt genomförbart med så pass få passagerare; man har räknat med ett medeltal av endast 17 personer per resa i stället för 25. Emellertid torde den avgörande frågan vara, huru många färder per år ett luftskepp kan fullgöra på ifrågavarande route. Siffran 250 färder läser grunda sig på en vetenskaplig utredning om de meteorologiska förhållandena. Tager man även hänsyn till den praktiska omständigheten, att med en välbyggd hall vid båda ändpunkterna resan kan företagas vid många tillfällen, då det vore omöjligt att riskera en landning och förtöjning på öppna fältet, förefaller det sannolikt, att en ganska regelbunden trafik kan upprätthållas. Färdtiden blir 6—9 timmar i vardera riktningen.

Räknar man med blott 200 resor per år, erfordras ett passagerarantal av 21 å 22 personer per resa för att, med 350 kr. såsom biljettpris, få tillfredsställande bruttointäkt.

Den viktiga insats i luftrafikens utveckling i norra Europa, som Stockholm—Berlinroutens öppnande skulle innebära med därav följande möjligheter till gagn för handeln och samfärdseln, synes kollegium utgöra ett vägande skäl för staten att bidraga till förverkligande av bolagets förslag, helst som statens ifråga-

varande medverkan skulle inskränka sig till försträckning av medel mot säkerhet för återfående av medlen jämte ränta därå. Närmast torde statens medverkan böra avse iordningställandet av en luftskeppshamn. Denna är den viktigaste delen i programmet och kommer att representera en värdefull fast anläggning, varför en avsevärt längre amorteringstid än tio år borde kunna ifrågasättas. Huru lång amorteringstid må medgivas, torde få bero bland annat på livslängden hos skyddshallen. Härvid må erinras, att i fråga om hamnar och järnvägsanläggningar statsmedel ofta lämnas som understöd eller som lån med mycken lång amorteringstid. Då enligt uppgift förslagsställarna närmast tänkt sig en träkonstruktion med en beräknad livslängd av 30 år, synes amorteringstiden kunna lämpligen utsträckas till 20 å 25 år, därav de 5 första åren amorteringsfria. Årsräntan synes kollegium kunna skäligen begränsas till 5 procent.

Såsom villkor för statslånet bör vidare stadgas: att hamnanläggningen till plan och utförande skall vara av Kungl. Maj:t godkänd; att anläggningen så vitt möjligt må på skäligen villkor nyttjas även av andra än bolagets eller med bolaget samseglande företags luftskepp; att staten tillförsäkras inlösningsrätt i fråga om anläggningen; att för lånet är ställd av statskontoret godkänd säkerhet; att bolagets inbetalda aktiekapital är ökat med minst 1,500,000 kronor till 2,500,000 kronor; samt att lånet må vara förfallet, därest bolagets ifrågavarande lufttrafik icke tagit sin början före 1922 års utgång, men eljest, därest trafiken under lånetiden nedlägges eller i nämnvärd omfattning inskränkes.

En förutsättning för att programmet skall kunna genomföras är givetvis även, att en lufttrafiken reglerande lagstiftning kommer till stånd eller ock att dylika reglerande bestämmelser fastställas i samband med övriga lånevillkor.

Kollegium finner sig alltså böra hemställa, det Kungl. Maj:t tacktes föreslår riksdagen att under ovan angivna villkor och förutsättningar bevilja bolagat för ovan omförmälda ändamål statslån å 2,000,000 kronor att disponeras från ingången av år 1921.

*Lufttrafik-*  
*kommittén.*

I infortrat yttrande över ansökningen har lufttrafikkommittén anfört:

»Kommittén har vid bedömande av föreliggande framställning funnit sig böra särskilt uppmärksamma det samband densamma kan hava med de allmänna förberedelserna för lufttrafikens införande.

Såsom känt är, bedrivs utomlands omfattande förberedelser för etablerande av regelbunden lufttrafik. I dessa förberedelser ingår numera, företrädesvis hos stormakterna, även anordnande av lufttrafikförbindelser länderna emellan, varvid Sverige beröres.

Då lufttrafikföretag i de flesta europeiska stater deltaga i dessa förberedelser, kan givetvis, såvida icke snara åtgärder vidtagas från svensk sida, den risken uppstå, att lufttrafik till och via Sverige ordnas från andra länder utan Sveriges medverkan, varigenom svenska intressen kunna åsidosättas.

Kommittén anser det därför önskvärt, att i Sverige vidtagas ändamålsenliga förberedelser för utnyttjande av de fördelar, vilka det nya kommunikationsmedlet kan komma att bjuda, och kan kommittén därvid med tillfredsställelse konstatera, att såväl från den enskilda företagsamhetens som från det allmännas sida åtgärder vidtagas i denna riktning.

En ofrånkomlig teknisk förutsättning för deltagande i lufttrafik, vare sig

denna bedrivs med flygplan eller ballongfartyg, är, att landningsplatser med tillfredsställande utrustning finnas att tillgå.

I länder, vilka deltagit i världskriget, hava efter detsammats avslutande de militära flygstationer, som till följd av sitt geografiska läge anses kunna bliva av betydelse för lufttrafiken, upplåtits för den civila luftfarten. Härigenom har i dessa länder luftfartens genomförande blivit avsevärt underlättad, och samtidigt har staten, genom besittningen av stationerna, tillförsäkrat sig ett avgörande inflytande på lufttrafikens utveckling i framtiden.

I Sverige äro, som bekant, vissa förberedelser för flygvägar och lufttrafikstationer under utförande. I enlighet med sitt allmänna uppdrag har också lufttrafikkommittén spörsmålet om flygvägarna, liksom frågan om statens förhållande till enskilda företag på luftfartens område, under utredning. På dessa utredningars nuvarande stadium finner sig kommittén icke kunna i hithörande angelägenheter avgiva mera slutgiltigt uttalande, men kommittén finner dock redan nu grundad anledning föreligga för den uppfattningen, att statens stöd, även i finansiellt hänseende, är erforderligt vid lufttrafikens införande.

Beträffande Svenska lufttrafikaktiebolagets förevarande framställning har kommittén intet att erinra mot den däri uttalade uppfattningen, att ballongfartyg numera tekniskt sett äro så långt utvecklade, att trafik med sådana kan bliva ekonomiskt givande. Enligt inom kommittén föreliggande specialutredning angående ballongfartygs användbarhet för kommersiell trafik torde de i Svenska lufttrafikaktiebolagets framställning anförda allmänna beräkningarna angående den trafikregelbundenhet, som å den ifrågasatta linjen Stockholm—Berlin till en början kan uppnås, få anses väl grundade. Enligt samma utredning synes även nämnda distans vara för svenska förhållanden i alla avseenden lämplig såsom en första linje för trafik med ballongfartyg, å vilken praktiska erfarenheter kunna utvinnas angående de trafiktekniska detaljer, som äro erforderliga för regelbunden trafik.

Beträffande förutsättningarna för trafik med ballongfartyg på Stockholm finner kommittén sannolikt, att på den tekniska utvecklingens nuvarande stadium trafiken på längre distanser kommer att bedrivas företrädesvis med ballongfartyg. Vidare synes det kommittén, att Stockholm till följd av sin belägenhet i förhållande till europeiska trafikcentra må anses hava förutsättningar för att kunna tjäna som knutpunkt i en nordeuropeisk lufttrafik. Dessa geografiska förutsättningar skulle uppenbarligen vinna avsevärt ökad betydelse, därest å orten funnes tillgång till välordnade stationsmöjligheter. Därför har också den till kommitténs uttalande av den 18 november 1919 angående Stockholms flygplatsfråga bifogade rapporten över för lantflygstationer lämpliga områden i huvudstadens närhet utarbetats med fäst avseende även å önskvärdenheten av att vid Stockholm bleve beredda stationsmöjligheter för trafik med ballongfartyg.

Beträffande Svenska lufttrafikbolagets förutsättningar för upptagande och genomförande av den i dess framställning ifrågasatta trafiken med ballongfartyg har kommittén av bolagets kommunicerade framställning om statslån för ändamålet och annorledes funnit, att bolagets verksamhet är inriktad på de förberedelser och därmed sammanhängande praktiska försök, vilka måste föregå den kommersiella lufttrafikens införande, samt att bolaget i ekonomiskt avseende synes väl ägnat att upptaga trafikförbindelser med utlandet. Da det banbrytande arbete, som bolaget för främjandet av egna syften föresatt sig, även må anses

vara av gagnelig betydelse för inhemsk lufttrafik i allmänhet, synes bolagets verksamhet kommittén väl värd att uppmuntras från det allmännas sida.

Vid utgående från här anlagda synpunkter å den förevarande framställningen uppstå vid frågan om beviljandet av det sökta statslånet ytterligare vissa frågor.

Sålunda synes det kommittén önskvärt, att vid av staten meddelat stöd åt lufttrafiken bleve garanterat, att statens rätt ifråga om ordnandet av lufttrafiken i allmänhet icke bleve kringskuren. Därvid märkes bl. a. den betydelse, lufttrafiken kan komma att få för postbefordran.

Vidare torde, med hänsyn till svårigheten att i närheten av Stockholm erhålla lämpliga platser för stationer för lufttrafik, bolaget böra förpliktas medgiva, att, i den mån så kan ske utan hinder för dess egen trafik, bolagets station må kunna anlitas för annan trafik med ballongfartyg å Stockholm, av vilken trafik staten kan vara intresserad.

För tillvaratagande av de statens intressen, som under bedrivandet av den ifrågasatta trafiken kunna komma att beröras, synes staten böra bliva representerad i företaget, exempelvis genom en ledamot med suppleant i dess styrelse och en revisor. Staten bör därjämte tillförsäkras rätt till inlösen av företaget i huvudsaklig överensstämmelse med de grunder, som pläga föreskrivas beträffande statens inlösen av enskilda järnvägar.

I fråga om formen för det sökta statslånet torde föreskrifter böra lämnas angående lånets återbetalning, i vilket avseende måhända kan finnas lämpligt att följa de bestämmelser, som gälla för lån till enskilda järnvägar.

Kommittén, som sålunda finner ett beviljande av det ifrågavarande statslånet vara för det allmänna fördelaktigt och önskvärt sasom en statens åtgärd till underlättande av lufttrafikens införande, får härmed tillstyrka bifall till Svenska lufttrafikaktiebolagets förevarande framställning under iakttagande av de av kommittén här ovan föreslagna villkoren.»

*Promemoria  
från luft-  
trafik-  
bolaget.*

Med anledning av att kommerskollegium i sitt utlåtande angivit såsom önskvärt, att för ifrågavarande lån ställdes av statskontoret godkänd säkerhet, har lufttrafikbolaget till chefen för civildepartementet inkommit med en så lydande promemoria:

»Bolaget är berett att till säkerhet för lånet ställa de för de upplånade medlen uppförda byggnaderna och anläggningarna, ävensom eventuellt det arrendekontrakt, som bolaget kan komma att uppgöra beträffande den mark, varpå anläggningarna skola uppföras.

Då bolaget icke får inköpa den mark, varpå de planerade anläggningarna skola uppföras, är bolaget icke i stånd erbjuda staten fastighetsinteckningar. Som den verksamhet, vilken vid anläggningarna kommer att bedrivas, icke är av natur att kunna förlagsintecknas, samt vidare det område, bolaget har möjlighet att arrendera icke är tomtindelad, är bolaget icke heller i stånd att erbjuda förlagsinteckningar eller tomträttsinteckningar.

Det är därför nödvändigt att söka andra utvägar för att hos staten pantförskriva ifrågavarande anläggningar. De enda möjligheter, som därvid torde stå bolaget öppna, äro följande.



*Alternativ I.*

Bolaget överlåter till staten genom lösöreköp samtliga de anläggningar, som för de upplånade medlen uppföras, samt transporterar till säkerhet för lånets återgåldande på staten arrendekontraktet, därest upplåtarens godkännande till transport kan erhållas.

*Alternativ II.*

Bolaget bildar för de upplånade medlen ett särskilt aktiebolag med ett aktiekapital av 2 miljoner kronor. Dotterbolagets samtliga aktier pantförskrivs till staten såsom säkerhet för lånet. Dotterbolaget uppför de planerade anläggningarna. Lufttrafikbolaget förpliktar sig dels att utan ersättning från dotterbolaget, i den mån dettas eget kapital icke skulle visa sig förslå till att uppföra hela den planerade anläggningen, tillskjuta de medel, som kunna fattas, dels ock att bekosta alla dotterbolagets förvaltningskostnader och betala alla dess skatter. En ledamot av dotterbolagets styrelse utses av Konungen. Genom bestämmelser i bolagsordningen förhindras, att dotterbolaget ikläder sig några som helst skulder eller förbindelser, på grund varav dotterbolagets aktier alltjämt komma att äga sitt fulla värde. Ändamålsparagrafen i dotterbolagets bolagsordning föreslås därför hava följande lydelse:

Föremålet för bolagets verksamhet skall vara att med användning allenast av bolagets eget aktiekapital och vinstmedel samt sådana andra medel, som utan ersättningsskyldighet från bolagets sida må kunna av andra ställas till bolagets förfogande, bedriva verksamhet för — — —

allt under iakttagande av att bolaget icke äger rätt att upplåna medel eller att på annat sätt skuldsätta sig till annan än — — — \*, vare sig genom utfärdande av låneförbindelser eller utfärdande, accepterande eller endosserande av växlar, checker eller anvisningar eller genom borgens- eller andra garantiförbindelser eller genom köp eller beställningar på kredit eller genom antagande av tjänstemän eller andra anställda med tillförsäkran av löne- eller andra förmåner eller genom åtagande att utföra arbete eller på annat sätt.

Bestämmelsen i denna paragraf i bolagsordningen må icke ändras, utan att Konungen därtill lämnat medgivande.

Dessutom föreslås, att den av Konungen utsedda styrelseledamoten skall äga absolut veto gent emot alla dotterbolagets styrelsebeslut, som avvika från dotterbolagets bolagsordning.

Genom vardera av de av bolaget nu föreslagna anordningarna, antingen lösöreköp eller bildande av ett dotterbolag, vilket sistnämnda förslag har sin förebild i anordningar för pantsättning av gruvor och kraftledningar, erhåller staten på ett fullt betryggande sätt hela den för de upplånade medlen uppförda anläggningen i pant.»

Slutligen har statskontoret anbefallts att avgiva utlåtande samt att därvid meddela, huruvida ifrågavarande lån ansåges kunna utgå från handels- och sjöfartsfonden.

*Statskontoret.*

Med anledning därav har statskontoret anfört följande:

\* Vederbörande arrendegivares namn.

»Ehuruväl ifrågavarande trafikföretag icke kan anses sakna betydelse för sådana ändamål, som handels- och sjöfartsfonden har till uppgift att tillgodose, vill det dock synas statskontoret, som om denna fond icke borde i förevarande fall anlitas.

Av den gjorda framställningen, särskilt i vad den avser beskaffenheten av den säkerhet, som skulle för lånet erbjudas, framgår, att statsverket skulle komma att till en del bära den ekonomiska risken av företaget; och den möjligheten är därför icke helt och hållet utesluten, att lånebeloppet kunde komma att helt eller delvis gå förlorat. För någon sådan kapitalförlust synes ej handels- och sjöfartsfonden bära utsättas; och även fränsett en dylik eventualitet kan det utan tvivel med hänsyn till de mångahanda krav, som i övrigt ställas på fonden, knappast vara lämpligt att för en längre tid binda en så betydande del av fonden som här avses, eller inemot  $\frac{1}{3}$  av fondens hela kapital.

Med avseende härå anser statskontoret, att, om företaget anses vara av den betydelse för det allmänna, att det bör med statslån understödjas, detta lån icke bör utgå av handels- och sjöfartsfonden, utan äskas av riksdagen.

Mot den av kommerskollegium för ett dylikt lån föreslagna räntefot och amorteringstid har statskontoret ej något att erinra.

Däremot kan statskontoret ej biträda förslaget, att lånet skall utlämnas mot säkerhet, som skall av statskontoret godkännas. Någon dylik prövning av säkerhet plägar icke äläggas statskontoret ens i fråga om de lån för järnvägsanläggningar, som mot säkerhet av in-teckning i järnväg utlämnas från ovannämnda fond; och då statskontoret, därest prövningen av säkerheten till ämbetsverket överlämnas, för sin del icke kan åtnöjas med annan säkerhet än som måste anses fullgod, hemställer statskontoret, att i förevarande fall föreskrift måtte lämnas angående den säkerhet, som skall för lånet avlämnas.»

Departements-  
chefen.  
Lufttrafikens be-  
tydelse.

Luftfartygen torde nu hava vunnit sådan utveckling och driftsäkerhet, att tiden är inne att taga dem i bruk för den fredliga samfärdselns behov. Såsom framgår av lufttrafikbolagets skrivelse, har redan på flera ställen i utlandet med framgång inrättats reguljär trafik med såväl flygplan som styrbara ballonger, s. k. luftskepp, och nya linjer äro tillämnade. Det synes vid sådant förhållande vara önskvärt, att även Sverige deltagar i trafikförsöken med det nya kommunikationsmedlet. Om så icke sker, kan man befara, att åtskilliga internationella luftfartslinjer, vilka eljest skulle kommit att framgå över vårt land, förläggas så att de icke beröra detsamma. Och även om lufttrafik mellan Sverige och utlandet ändock i någon mån kommer till stånd, kan det i många hänseenden vara till skada för vårt land att icke insätta något luftfartyg i trafiken. Sedan luftfartslinjer inrättats och visat sig ekonomiskt bärkraftiga, lär det ej bliva lätt för Sverige att med framgång deltaga i en trafik, som upparbetats av utländska luftfartsrederier. Beträffande sjöfarten saknas icke exempel på svårigheten för oss att kunna med fördel insätta tonnage i vårt land berörande ångbåtslinjer, vilka grannländerna ensamma påbörjat och gjort ekonomiskt lönande.

Enligt uppgift hava såväl engelska som tyska företag planer på inrättande av luftfartslinjer, vilka skulle beröra Sverige, och hava därvid underhandlingar förts med lufttrafikbolaget om samarbete. Särskilt är nu ifrågasatt att anordna regelbunden trafik mellan Stockholm och Berlin medelst luftskepp.

Ehuru luftskeppen äro mindre snabba än flygplanen, erbjuda de förra till följd av sin större lastförmåga och säkerhet åtskilliga fördelar framför de senare. Luftskeppen äro även särskilt lämpade för vårt land, där det endast på få platser finnas sådana fullt jämna fält, som erfordras för flygplanens landning. Ett luftskepp behöver däremot blott ett jämförelsevis litet område för upp- och nedstigning. Nödvändigt är dock, att vid ändpunkterna av en luftskeppsroute finnas uppförda hallar för skeppens förvaring. Amortering och underhåll av dessa hallar draga betydande kostnader, vartill kommer, att vid landning en jämförelsevis stor personalstyrka erfordras för skeppens manövrering. Då vidare vid luftskeppens sänkning en del gas måste utsläppas och sedermera ersättas vid uppstigningen, med för landningen av ett luftskepp rätt stora kostnader. En betingelse för att trafiken med luftskepp skall bli ekonomiskt lönande är fördensskull, att den äger rum på ganska långa distanser. Lufttrafikbolaget har angivit en sträcka av 800 kilometer, eller ungefärliga avståndet mellan Stockholm och Berlin, såsom den minsta, som erfordras, för att trafiken skall kunna bära sig.

Enligt de av bolaget ingivna kostnadsberäkningarna, vilka i det föregående återgivits, skulle kostnaden för en luftskeppsstation i Stockholm uppgå till 2,000,000 kronor. Själva luftskeppet beräknas betinga en utgift av 1,000,000 kronor, vartill kommer kostnad för arbetarbostäder m. m. Sammanlagda kostnaden skulle bli 3,500,000 kronor.

Till följd av det nuvarande läget på penningmarknaden och då en viss risk måste anses vara förenad med företaget, även om de verkställda beräkningarna visa, att det kan väntas bli ekonomiskt lönande, har bolaget ansett sig ej kunna av denna summa anskaffa mera än 1,500,000 kronor samt fördensskull anhållit att av staten erhålla återstoden eller 2,000,000 kronor såsom lån. Bolaget har för närvarande ett till fullo inbetalt aktiekapital å 1,000,000 kronor, som huvudsakligen är avsett att användas till studier och försök i fråga om möjligheterna till regelbunden lufttrafik.

I utlandet har staten i stor utsträckning trätt emellan för att befördra utvecklingen av det nya kommunikationsmedlet. Sålunda lära i England i 1919 års budget hava anslagits 66,500,000 pund till flygväsendet

*Luftskeppens fördelar i jämförelse med flygplan.*

*Kostnaden för en luftskeppsstation i Stockholm.*

och i Frankrike 220,000,000 francs. Av dessa belopp äro betydande delar avsedda till att befordra civil flygning.

Om alltså i de nämnda länderna, där lufttrafiken på grund av kriget är långt mera utvecklad än hos oss, staten ansett sig böra till en början understödja det nya kommunikationsmedlet, bör ännu större anledning härtill finnas i Sverige. Staten lär därför icke böra undandraga sig att lämna lufttrafikbolaget det bistånd, som det begärda lånet skulle medföra, särskilt som, på sätt förut framhållits, det kan medföra framtida olägenheter att låta utländska luftfartsrederier ensam igångsätta trafik på vårt land.

Stockholm har därjämte på grund av sitt läge stora förutsättningar att bliva en viktig mellanstation å de lufttrafiklinjer, som sannolikt inom en ej allt för avlägsen framtid komma till stånd mellan nordvästra Europa och öster om oss belägna länder, men härför fordras, att Stockholm är försett med erforderliga anordningar för mottagande av luftskepp.

*Fördelarna  
av den  
ifrågasatta  
trafiken  
mellan  
Stockholm  
och Berlin.*

Det torde icke vara tvivel underkastat, att den nya trafikleden mellan Stockholm och Berlin skulle medföra avsevärda fördelar för vårt lands handel och näringar. En färd mellan Stockholm och Berlin beräknas taga en tid av 7—9 timmar i stället för mer än ett helt dygn med de nuvarande kommunikationsmedlen. Från Berlin finnes redan nu regelbunden luftskeppsförbindelse med Friedrichshafen vid Bodensjön med avgång från Berlin klockan 9 f. m. och ankomst till Friedrichshafen omkring klockan 3 e. m. Därest, såsom framdeles är tillämnat, luftskepp avgå från Stockholm på kvällen, skulle man i god tid följande dag kunna vara vid schweiziska gränsen. I den mån trafiken visar sig räntabel och ytterligare luftskepp kunna anskaffas, har man vidare för avsikt att låta de svenska luftskeppen efter en kort mellanlandning i Berlin fortsätta till Friedrichshafen.

Det är uppenbart, vilken fördel en så hastig förflyttning skulle innebära för affärsmän med flera samt för postbefordran. Den av bolaget beräknade avgiften av 350 kronor för person för enkel resa mellan Stockholm och Berlin är icke heller så hög i jämförelse med biljettpriset på järnväg, att man behöver befara, att passagerare ej skola anmäla sig till det av bolaget beräknade antalet. Det har visat sig, att platserna i de luftskepp, som trafikera stäcken mellan Berlin och Friedrichshafen, alltid äro tagna i anspråk samt merendels till stor del tingade i förväg, och en med förhållandena väl förtrogen svensk trafikman har försäkrat, att åtminstone under halva året de 25 platser, som skulle finnas i luftskeppet, komma att vara upptagna. Det av bolaget beräknade medeltalet av 17 personer under 25 färder om året torde följaktligen kunna uppnås.

Jag anser mig alltså böra förorda, att bolaget måtte, i enlighet med

vad de hörda myndigheterna tillstyrkt, beviljas ett lån för ifrågavarande ändamål. Närmast skulle lånet användas för anordnande av luftskeppsstationen.

Bolaget har hemställt, att lånet måtte bestämmas till 2,000,000 kronor. Vad angår lån till enskilda järnvägar från den s. k. allmänna järnväglånefonden, utgå dessa enligt av Kungl. Maj:t och riksdagen fastställda bestämmelser med högst hälften av anläggningskostnaden. Även lån från rederilånefonden bruka icke beviljas till mer än hälften av fartygets värde. Då det kapital, som beräknas åtgå till igångsättande av ifrågavarande lufttrafikförbindelse, uppgår till 3,500,000 kronor, skulle, om de sålunda vid järnväglån och rederilån tillämpade reglerna jämväl här komma till användning, lånet begränsas till 1,750,000 kronor, och anser jag mig böra hemställa om en sådan nedsättning av lånebeloppet.

*Lånets storlek.*

Lånet torde böra lyftas i mån av arbetets fortgång på sätt och å tider, som Kungl. Maj:t bestämmer. En del av lånet bör inestå, till dess anläggningarna blivit färdiga samt avsynats.

*Villkor för lånet.*

Kommerskollegium har hemställt, att räntan å lånet måtte bestämmas till fem procent och amorteringstiden till 20 å 25 år, därav de första 5 åren amorteringsfria. Enär staten bör erhålla full gottgörelse för den ränteutgift, som förorsakas staten genom lånet, synes räntan ej böra understiga 6 procent. Däremot lärer, då det uppgivits vara av vikt för bolaget att erhålla så lång amorteringstid som möjligt, tiden för lånets återbetalning kunna bestämmas till 35 år samt frihet från amortering medgivas under de fem första åren.

Därest lufttrafikbolaget ensamt skulle hava rätt att använda det område, som kan komma att upplåtas till bolaget, skulle, till följd av svårigheten att i närheten av Stockholm erhålla lämpliga platser för stationer för lufttrafik, bolaget kunna få en slags monopolställning. Bolaget bör därför förpliktas medgiva, att, i den mån så kan ske utan hinder för dess egen trafik, bolagets station må kunna anlitas för annan luftskeppstrafik, som kan vara av intresse för staten. Därest plats därför finnes, bör bolaget vara skyldigt tillåta, att staten uppför en särskild hall i närheten av bolagets. Någon rätt att använda området för landning med flygplan behöver däremot icke förbehållas staten, enär härför behöfligt tillräckligt stor fri plats knappast kommer att finnas.

Dessutom bör staten tillförsäkras rätt att inlösa ifrågavarande anläggningar, och synas därvid sådana villkor böra stadgas, att bolaget, därest staten begagnar sig av sin rätt till inlösen icke kommer att göra någon oskäligen kapitalvinst.

Vidare bör staten få rätt att kontrollera bolagets förvaltning genom

att i dess styrelse insätta en representant samt att utse en revisor i bolaget.

I enlighet med vad kommerskollegium föreslagit, bör därjämte stadgas såsom villkor, att plan för anläggningen skall godkännas av Kungl. Maj:t, att bolagets inbetalda aktiekapital ökas med minst 1,500,000 kronor till 2,500,000 kronor, samt att det lån, som staten kan komma att bevilja bolaget, skall vara till betalning förfallet, därest ifrågavarande lufttrafik icke tager sin början före viss av Kungl. Maj:t bestämd tid eller om trafiken, innan lånet återbetalats, nedlägges eller i nämnvärd omfattning inskränkes.

*Säkerheten  
för lånet.*

Vad angår den säkerhet, som skulle ställas för lånet, har bolaget, såsom framgår av den av bolaget till chefen för civildepartementet ingivna promemorian, meddelat, att bolaget icke kan erbjuda staten fastighetsinteckningar, enär bolaget ej kan få inköpa den mark, varå de tillämnade anläggningarna skola uppföras. Den säkerhet, bolaget är i stånd att lämna, skulle därför antingen bestå däri, att bolaget genom lösöre köp till staten överlåter de anläggningar, som uppföras för de upplånade medlen, eller ock låter dessa medel ingå i ett särskilt aktiebolag, vars samtliga aktier pantförskrivs till staten såsom säkerhet för lånet.

Statskontoret har ifrågasatt, om någon av de erbjudna säkerheterna är av sådan beskaffenhet, att den skulle godkännas av statskontoret. Statskontoret har därför hemställt, att, därest lånet beviljas, statskontoret måtte erhålla föreskrift angående den säkerhet, som skulle lämnas för lånet. Avgörandet av vilken säkerhet, som skall ställas, lär fördenskull böra ankomma på Kungl. Maj:t. Av de av bolaget föreslagna säkerheterna synes anläggningarnas överlåtande på ett särskilt aktiebolag, vars samtliga aktier pantförskrivs till staten, vara mest betryggande. Stora belopp äro mot liknande säkerhet av banker utlånade till enskilda företag, då ingen fast egendom finnes, som kan intecknas. Till förhindrande av att dotterbolaget avhänder sig någon av de till luftskeppsstationen hörande anläggningarna eller eljest försämrar den säkerhet, som dess aktier erbjuda, torde böra meddelas bestämmelser i huvudsaklig överensstämmelse med vad lufttrafikbolaget föreslagit.

Då det ändamål, vartill lånet skulle användas, syntes vara av sådan beskaffenhet, att det kunde ifrågasättas att bevilja lånet från handels- och sjöfartslånefonden, anbefalldes statskontoret att yttra sig jämväl härom. Med anledning av vad statskontoret anfört anser jag det emellertid icke böra ifrågasättas att för lånet helt och hållet eller delvis anlita berörda fond. Enär några andra medel, varifrån lånet skulle kunna utgå, icke stå till Kungl. Maj:ts förfogande, måste beloppet begäras av riksdagen. Då

för lånets återbetalning skulle fastställas en så lång tid som 35 år, torde det böra utgå av de fasta lånemedlen, för vilket ändamål de i förslaget till riksstaten för år 1921 under rubriken »I. Fast upplåning» upptagna lånemedel skulle höjas med motsvarande belopp. Räntor och amorteringar torde böra ingå till riksgäldskontoret och därefter under lämplig titel upptagas i riksstaten.

På grund av vad sålunda anförts, får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att, för beredande åt Svenska lufttrafikaktiebolaget av ett lån för anordnande av en luftskeppsstation i Stockholm, under de här ovan angivna villkor och de särskilda föreskrifter, som Kungl. Maj:t kan finna skäligt meddela, under utgifter för kapitalökning för år 1921 anvisa ett förslagsanslag, högst, 1,750,000 kronor, ävensom, under förutsättning av bifall härtill, besluta, att de i förslaget till 1921 års riksstat bland inkomsterna under rubriken »I. Fast upplåning» upptagna lånemedel skola höjas med motsvarande belopp.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställen tacktes Hans Maj:t Konungen lämna bifall; och skulle till riksdagen avlåtas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Conr. Falkenberg.*