

Nr 163.

Ankom till riksdagens kansli den 20 maj 1920 kl. $\frac{1}{26}$ e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående lån
åt Svenska lufttrafikaktiebolaget för anordnande av en
luftskeppsstation i Stockholm.*

(4:e avd.)

Uti en till riksdagen den 12 mars 1920 avlåten, till statsutskottet för förberedande behandling hänvisad proposition (nr 285) har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag, föreslagit 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 här till, besluta, att de i förslaget till 1921 års riksstat bland inkomsterna under rubriken »I. Fast upplåning» upptagna lånemedel skola höjas med motsvarande belopp.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till återopade statsrådsprotokollet.

Rörande förevarande fråga anför departementschefen bland annat följande:

»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 flyg-

Lufttrafikens betydelse.

Bihang till riksdagens protokoll 1920. 6 saml. 67 häft. (Nr 163—164.) 1

plan 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.

*Luft-
skeppens
fördelar i
jämförelse
med flyg-
plan.*

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 bliva ekonomiskt lönande är fördenskull, 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.

*Kostnaden
för en luft-
skeppssta-
tion i
Stockholm.*

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 ut-

gift 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 fördenskull 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 befordra utvecklingen av det nya kommunikationsmedlet. Sålunda lära i England i 1919 års budget hava anslagits 66,500,000 pund till flygväsendet 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 ensamma igångsätta trafik på vårt land.

Stockholm har därjämte på grund av sitt läge stora förutsättningar att bli 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.

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

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

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 250 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 luftskeppstationen.

*Lånets
storlek.*

Bolaget har hemställt, att lånet måtte bestämmas till 2,000,000 kronor. Vad angår lån till enskilda järnvägar från den s. k. allmänna järnvägslånefonden, 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 järnvägslån 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.»

Lånebeloppet skulle alltså enligt departementschefens förslag bestämmas till 1,750,000 kronor. Räntan har ansetts icke böra understiga 6 procent. Amorteringstiden för lånet har föreslagits till 35 år med frihet från avbetalning under de fem första åren.

*Utskottets
yttrande.*

Även om utvecklingen på luftfartens område ännu icke fullt nått över försöksstadiet, synes luftfartygens användbarhet även för upprätthållande av regelbundna kommunikationer olika platser emellan icke längre kunna betvivlas.

Såsom känt är och av lufttrafikskommittén i ärendet framhållits, bedrivs utomlands omfattande förberedelser för etablerande av regelbun-

den lufttrafik. I dessa förberedelser ingår numera, företrädesvis hos stormakterna, även anordnande av lufttrafikförbindelser länderna emellan. Då lufttrafikföretag i de flesta europeiska stater deltaga i dessa förberedelser, kan alltså 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.

Det synes därför vara en fråga av stor framtida betydelse för vårt land, att snara åtgärder vidtagas, avseende att möjliggöra att vid ordnandet av den internationella lufttrafiken inom Europa Sverige även på detta område erhåller den ställning uti kommunikationshänseende, som med avseende å läge och förhållanden i övrigt böra tillkomma detsamma.

Genom anläggandet av den planerade lufthallen i Stockholm skulle en av de viktigaste förutsättningarna för Sveriges deltagande i den internationella lufttrafiken förverkligas. Vid bedrivandet av lufttrafik på längre distanser hava nämligen ballongfartygen befunnits vara det lämpligaste fortskaffningsmedlet, och deras användning nödvändiggör anläggandet av luftskeppshallar, i vilka fartygen kunna förvaras under uppehållen i flyghamnarna. 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 bli nödvändiga i såväl Göteborg som Stockholm, samt å andra sidan linjen Stockholm—Berlin—Friedrichshafen, vid schweiziska gränsen, i vilket fall luftskeppsstation vore nödvändig i Stockholm, har för vårt lands del den första stationen ansetts böra uppföras i Stockholms närhet.

Beträffande den planerade lufttrafiken Stockholm—Berlin, för vilkens igångsättande det i propositionen omförmälda ballongfartyget skulle anskaffas, framgår av den utav lufttrafikkommitten i detta hänseende företagna utredningen, att de i Svenska lufttrafikaktiebolagets framställning anförda allmänna beräkningarna, angående den trafikregelbundenhet som å denna linje till en början kan uppnås, torde 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.

Med hänsyn till den sålunda och i övrigt i ärendet lämnatde utredningen har utskottet ansett sig böra tillstyrka, att ett statslån med i propositionen föreslaget belopp, 1,750,000 kronor, lämnas bolaget för förverkligandet av bolagets ifrågavarande planer.

Vad angår den säkerhet, som skulle ställas för lånet, har bolaget, 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 lösöreköp till staten överlåter de anläggningar, som uppföras för de upplånade medlen, eller ock låter dessa medel ingå i ett särskilt aktiebolag, vars samtliga aktier pantförskrivas till staten såsom säkerhet för lånet.

Av de sålunda föreslagna båda alternativen har det sistnämnda ansetts vara det mest betryggande och har därvid av departementschefen framhållits, att 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, skulle meddelas vissa inskränkande bestämmelser i fråga om bolagets förfoganderätt över anläggningarna, i huvudsak innebärande inlösningsrätt för staten och kontroll över bolagets förvaltning genom befogenhet för Kungl. Maj:t att i bolagets styrelse insätta en representant samt att utse en revisor i detsamma.

Även om de sålunda ifrågasatta garantierna icke helt torde säkerställa staten för förluster såsom långivare, har utskottet, med hänsyn till anläggningarnas betydelse ur kommunikationssynpunkt och de utan tvivel föreliggande stora svårigheterna för bolaget att åstadkomma annan säkerhet än som erbjudits, icke ansett någon skärpning av de uppställda förbehållen böra vidtagas.

Slutligen finner sig utskottet böra framhålla vikten av att, såsom redan i propositionen förutsatts, det blivande avtalet med bolaget gives en sådan avfattning, att bolagets ifrågavarande anläggningar må anlitas även för annan lufttrafik än den av bolaget bedrivna.

Under återopande av vad utskottet sålunda anfört, får utskottet hemställa,

att riksdagen må, för beredande åt Svenska lufttrafikaktiebolaget av ett lån för anordnande av en luftskeppsstation i Stockholm, under de i statsrådsprotokollet över civilärenden den 12 mars 1920 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, att utgå av lånemedel.

Beträffande Kungl. Maj:ts förslag om höjning av inkomstitteln »Fast upplåning» kommer utskottet att avgiva utlåtande i annat sammanhang.

Stockholm den 20 maj 1920.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius, H. F. Lamm, H. M. Bäckström, C. G. Ekman, O. U. B. Olsson, J. E. Jeansson, C. I. Asplund, C. P. V. Nilsson, P. M. Olsson* och *F. L. Lindqvist* samt

för andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *J. Jönsson* i Revinge, *P. Nilsson* i Bonarp, *P. B. Nilsson* i Landeryd, *W. Bäckström, C. R. Jansson* i Falun, *J. Erlansson, A. J. Andersson* i Gävle, *O. Nilsson* i Örebro, *A. E. Åkesson, K. E. W. Söderhielm* och *G. N. Torgén*.
