

## Nr 93.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående befrämjande av lufttrafik; given Stockholms slott den 6 mars 1925.*

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

GUSTAF.

*Viktor Larsson.*

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 6 mars 1925.*

Närvarande:

Statsministern SANDLER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden OLSSON, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, LINDERS, LARSSON, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars- och jordbruksdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Larsson:

I skrivelse den 11 maj 1918 anhöll riksdagen, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning angående reguljär flygtrafik och särskilt vilka åtgärder, som från statens sida borde vidtagas för befrämjande av en sådan trafik, samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill denna utredning kunde giva anledning. Med anledning härav uppdrog Kungl. Maj:t den 2 maj 1919 åt en kommitté, lufttrafikkommittén, att verkställa den av riksdagen begärda utredningen.

**Inledning.**  
Riksdagens  
skrivelse 1918.

Behandling  
vid 1921 års  
riksdag.

På grund av en av kommittén gjord förberedande framställning föreslog Kungl. Maj:t i en till 1921 års riksdag avlåten proposition, nr 286, att riksdagen måtte *dels* under sjätte huvudtiteln för befrämjande av lufttrafik å tilläggsstat för år 1921 bevilja ett reservationsanslag å 170,000 kronor och å extra stat för år 1922 ett reservationsanslag å 360,000 kronor, *dels ock* under nionde huvudtiteln för komplettering av den officiella väderlekstjänsten å tilläggsstat för år 1921 bevilja ett reservationsanslag å 60,200 kronor och å extra stat för år 1922 ett reservationsanslag å 60,800 kronor.

Det för år 1921 under sjätte huvudtiteln äskade anslaget var avsett till bidrag för anläggning av en flygstation i södra Sverige. Anslaget under samma huvudtitel för år 1922 skulle användas till driftkostnader för nämnda flygstation samt till subvention åt luftposttrafik, utbildning av flygare och avlöning av en sakkunnig inom kommunikationsdepartementet.

Sedan statsutskottet i avgivet utlåtande nr 134 och jordbruksutskottet i utlåtande nr 66 hemställt, att Kungl. Maj:ts framställning icke måtte av riksdagen bifallas, anförde riksdagen i skrivelse den 17 juni 1921, nr 6 A, att riksdagen visserligen icke underskattade betydelsen av det nya samfärdsmedel, som syntes erbjuda sig genom luftfartens alltjämt fortgående utveckling. Det torde ävenledes få anses uppenbart, att utvecklingen på detta område vore förtjänt av den största uppmärksamhet från de svenska statsmakternas sida. Det hade emellertid det oaktat synts riksdagen kunna ifrågasättas, om de nya trafikproblem, som sålunda vore förbundna med uppkomsten av detta nya samfärdsmedel, för vårt lands vidkommande för närvarande befunne sig i ett så utrett läge, att det ännu kunde med tillräcklig grad av tillförlitlighet avgöras, på vad sätt och i vilken omfattning statens medverkan vid deras lösande borde ifrågakomma. Riksdagen hade också vid bedömande av förevarande fråga ansett sig böra taga särskild hänsyn till den föreliggande statsfinansiella situationen, som nödvändiggjorde de största bemödanden för att bringa ned statsutgifterna och som manade till den största varsamhet, särskilt när det gällde utgifter för nya ändamål av sådan omfattning som de, varom här vore fråga. På grund härav och då den i ärendet lämnade utredningen icke syntes giva vid handen, att några större olägenheter skulle vara förbundna med att ifrågavarande anslagskrav åtminstone tillsvidare undanskötes, hade riksdagen ansett sig böra ställa sig avvisande mot Kungl. Maj:ts förslag. Riksdagen anmälde fördensskull, att Kungl. Maj:ts förevarande framställning, i vad densamma avsåge anvisande av anslag under sjätte huvudtiteln, icke av riksdagen bifallits. Därjämte meddelade riksdagen i skrivelse den 15 juni 1921, nr 285, att Kungl. Maj:ts framställning, i vad den avsåge anslag under nionde huvudtiteln, icke av riksdagen bifallits.

Lufttrafik-  
kommittén.

Lufttrafikkommittén har sedermera den 5 december 1921 avgivit sitt betänkande. Däruti har kommittén (sid. 176) tillstyrkt, att staten under luftfartens utvecklingstid ekonomiskt bidrager till de för luftfarten erforderliga fasta anläggningarna, stationer och farleder ävensom härmed sammanhängande anordningar. För det ekonomiska ingripandet från statens sida borde samarbete ske med kommunerna enligt särskilt program. Driften av de sålunda

gjorda anläggningarna borde utföras under statens överinseende. Trafikerandet av de iordningställda stationerna och farlederna skulle utföras av privata företag. Vid denna verksamhet skulle staten endast utöva den för allmän säkerhet erforderliga kontrollen, men borde dock såväl under utvecklingstiden som ock sedermera hålla i sin hand möjligheter att kunna reglerande ingripa i handhavandet av trafiken och vid behov understödja densamma. Under rättelseväsendet och väderlektstjänsten borde handhavas av staten. Såsom sammanhållande led ifråga om den del av statens verksamhet, som berörde luftfarten, borde vara inrättat ett särskilt centralorgan för luftfarten.

De åtgärder från statens sida, som kommittén ansett böra ifrågakomma, äro:

1. Utrustning av trafikleder Stockholm—Göteborg, Stockholm—Malmö och Göteborg—Malmö, samtliga avsedda att ingå såsom led i framtida internationella trafiklinjer.

2. Organiserande av för lufttrafiken erforderlig väderlektstjänst.

3. Inrättandet av anstalter för personalutbildning.

4. Inrättandet av en centralmyndighet inom statsförvaltningen för handläggning av luftfartsärenden, företrädesvis en luftfartsbyrå inom kommunikationsdepartementet.

För genomförande av dessa åtgärder har kommittén hemställt, att ett engångsanslag av 3,821,400 kronor måtte anvisas. Årskostnaden har kommittén beräknat till 580,550 kronor.

Över kommitténs betänkande hava utlåtanden avgivits av vederbörande myndigheter.

Under den tid, som förflutit, sedan lufttrafikkommittén avgav sitt betänkande, har den civila luftfarten i hög grad gått framåt. Särskilt gäller detta luftfart å regelbundet trafikerade linjer. Även i vårt land har sådan luftfart kommit till stånd, om också i mindre omfattning. Sålunda uppehöll det numera upplösta svenska lufttrafikaktiebolaget regelbunden luftfart mellan Malmö och Warnemünde från medlet av augusti till medlet av oktober 1920 samt mellan Stockholm och Reval från medlet av juli till slutet av september 1921. Från augusti 1920 till april 1923 hava vattenfallsstyrelsen tillhöriga flygplan trafikerat leden Porjus—Suorva. Under juni, juli och augusti månader 1924 har aktiebolaget aerotransport, i samtrafik med ett finskt luftfartsbolag, idkat regelbunden lufttrafik mellan Stockholm och Hälsingfors. Dessutom har bolaget ensamt drivit sådan trafik dels regelbundet mellan Malmö och Köpenhamn, å vilken linje trafiken alltjämt fortgår, dels ock mellan Malmö och Hamburg under tiden från den 1 juli till den 5 oktober 1924. För sistnämnda luftfart har generalpoststyrelsen, enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande, utgivit ersättning till bolaget med 350 kronor för varje nöjaktigt utförd enkel tur mellan Malmö och Hamburg.

Uti en till Kungl. Maj:t ingiven skrift har nu aktiebolaget aerotransport anhållit om understöd av staten för luftfartsrörelse, som komme att bedrivas av bolaget. Därvid har bolaget anfört bland annat följande:

Om Sverige icke ville se sig för mycket distanserat i den internationella samfärdseln genom luften och förhindra, att linjer, som geografiskt borde tillkomma detsamma, övertoges enbart av utländska lufttrafikföretag, vore det

**Statsunderstöd för regelbunden luftfart.**

*Ansökning av aktiebolaget aerotransport.*

icke nog, att det under år 1924 organiserade linjenätet vidmakthölles, utan att möjligheter även bereddes för att utvecklingen här hemma skulle kunna hålla jämna steg med den i utlandet. Sveriges geografiska läge vore nämligen synnerligen gynnsamt för internationell lufttrafik, då det utgjorde transitlandet för såväl England som Östeuropa och genom staden Malmö innehade inflygningsporten till Norden. Detta gynnsamma läge innebure dock samtidigt en fara, genom att det utgjorde en frestelse för utläningar från väst, syd och öst att här förekomma oss.

De linjer, som snarast möjligt borde trafikeras av svenskt företag vore:

1. *Malmö—Köpenhamn* (trafikeras nu).
2. *Malmö—Hamburg* (trafikerades 3 månader 1924).

Denna linje borde öppnas 1 april 1925 och då utsträckas till *Amsterdam*, varifrån vidareförbindelse funnes till London och Paris.

3. *Stockholm—Hälsingfors* (trafikerades 3 månader 1924).

Vidareförbindelse till Petrograd, Reval och Riga funnes med andra flyglinjer.

4. (*Stockholm*)—*Malmö—Warnemünde* i förbindelse med tysk lufttrafiklinje *Warnemünde—Berlin*. Trafiken vore avsedd att åren 1925 och 1926 utgå från Malmö, men sedermera från Stockholm.

5. *Kristiania—Göteborg—Malmö*, med anslutning till Hamburg och Berlin.

6. *Stockholm—Luleå*, anlöpande viktigare handelscentra utefter Bottniska viken.

7. *Stockholm—Göteborg—London*, med anslutning från Hälsingfors, Petrograd och randstaterna.

Aktiebolaget aerotransport stode i vänskapligt förhållande till grannstaternas lufttrafikföretag och hade redan förberett en eventuell samtrafik med dessa å vissa delar av nyssnämnda lufttrafiklinjer.

Givetvis vore en dylik samtrafik att föredraga framför en utländsk monopolställning i avseende på lufttrafik, men detta vore obetingat att emotse, såvida aktiebolaget aerotransport icke nu understöddes i sina strävanden.

Bolaget, som startades uteslutande med privatkapital, hade lyckats att driva verkligt reguljär lufttrafik under år 1924 i mindre skala och med tillfredsställande ekonomiskt resultat, i det att driftsförlust undvikits, trots stora organisatoriska svårigheter vid starten.

Då det emellertid vore uteslutet att under nuvarande förhållanden erhålla enskilt kapital för anskaffning av tillräckligt antal luftfartyg för att trafikera de ovannämnda linjerna, vore det nödvändigt att staten lämnade sitt stöd under lufttrafikens genombrottsstid. Så hade ju skett och skedde ännu med sjöfarten, men nu borde även luftfarten stödjas.

I utlandet hade man till fullo insett nödvändigheten härav, och understöddes lufttrafiken därstädes av statsmakterna, dels genom kapitalinsats, dels genom subvention utgående med en viss premie per flygkilometer å de av flygföretagen trafikerade och av respektive statsmyndigheter godkända linjerna. Kapitalinsatsen utginge dels till lufttrafikföretagen för anskaffning av luftfartyg, dels till städer och kommuner som bidrag till anläggande av flyghamnar.

Efter att hava lämnat en redogörelse för de understöd, som i England, Tyskland, Frankrike och Holland utbetalades till lufttrafiken, framhåller bolaget, att grundade förhoppningar funnes, att lufttrafiken inom en icke allt-

för avlägsen tidrymd skulle kunna göras ekonomiskt bärande och arbeta helt utan statsunderstöd, samt yttrar vidare:

En stor och välordnad lufttrafik erbjöde för det egna landet många fördelar.

Trafiktekniskt komme Sverige genom snabbare post- och passagerarebefordran närmare de europeiska handelscentra, varigenom affärsförbindelserna underlättades och svenska affärsmän finge möjlighet att under gynnsammare förutsättningar konkurrera på världsmarknaden.

För hela landets ekonomi medförde snabba och goda reseförbindelser en avsevärd ökning av turistströmmen, som å sin sida tillförde landet pengar. Ännu viktigare vore dock, att icke blott lufttrafiken som sådan skaffade nya förtjänstmöjligheter åt arbetare och anställda, men densamma framdreve också fabrikation av flygplan och flygmotorer samt reparationsverkstäder m. m.

För landets försvar hade den nationella lufttrafiken stor betydelse, då den, oberoende av krigsmakten och utan att tynga försvarsbudgeten, utbildade en tränad flyg- och mekanikerpersonal, som i händelse av fara stode till förfogande för landets försvar, men som i fredstid finge arbeta på uppriktandet av snabba förbindelser för vårt land och under denna sysselsättning noga lärde känna dess topografi. Dessutom bereddes såväl arméns som marinens flygare civil sysselsättning efter avslutad militär tjänstgöring.

Ej heller finge man glömma, att Sverige, som på det trafiktekniska området (järnvägar, sjöfart, telefon m. m.) alltid varit med i främsta ledet, icke nu finge komma helt i efterhand, då det gällde detta nya trafikmedel. Det torde icke vara lämpligt att helt överlämna pioniärbetet på detta område till andra länder.

På grund av vad såhunda anförts har aktiebolaget aerotransport anhållit om understöd, dels i form av lån och dels genom subventionering per flygkilometer i enlighet med följande plan:

Bolaget erhöle ett räntefritt lån å 1,750,000 kronor i och för anskaffande av erforderliga luftfartyg. Detta belopp utbetalades vid uppvisandet av fakturor från leverantören. Luftfartygens konstruktion skulle vara godkänd av luftfartsmyndigheten.

Bolaget erhöle en kilometersubvention av kronor 1:50 per km. å av staten godkända reguljära lufttrafiklinjer.

Subventionsbeloppet finge icke överstiga:

Åren $\frac{1}{7}$ 1925— $\frac{1}{7}$ 1927 .....	årligen kr. 600,000: —
» $\frac{1}{7}$ 1927— $\frac{1}{7}$ 1929 .....	» » 800,000: —
» $\frac{1}{7}$ 1929— $\frac{1}{7}$ 1931 .....	» » 600,000: —
» $\frac{1}{7}$ 1931— $\frac{1}{7}$ 1933 .....	» » 400,000: —
» $\frac{1}{7}$ 1933— $\frac{1}{7}$ 1935 .....	» » 200,000: —

Bolaget förbunde sig att med denna subvention som stöd inrätta och trafikera minst följande lufttrafiklinjer:

under åren 1925—1926:

Malmö—Köpenhamn.

Malmö—Hamburg—Amsterdam.

Malmö—Warnemünde.

Kristiania—Göteborg—Malmö.

Stockholm—Hälsingfors.

Stockholm—Luleå.

under åren 1927—1928 ytterligare följande linjer:

Stockholm—Göteborg—London.

Stockholm—Malmö—Warnemünde—(Berlin).

*Yttranden.* Till följd av remisser hava utlåtanden över framställningen avgivits av åtskilliga ämbetsverk och enskilda sammanslutningar.

Sålunda har *kommerskollegium* inkommit med yttrande och däruti framhållit, att, med hänsyn till den ökade livaktigheten i främmande länder på området, det syntes sannolikt, att, såvida icke snara åtgärder vidtoges från svensk sida, lufttrafik till och via Sverige ordnades av andra länder, utan att Sveriges intressen kunde göra sig gällande. Om Sverige skulle delta i denna utveckling, syntes det ofrånkomligt, att staten påtog sig en väsentlig del av den ekonomiska bördan och risken, och tidpunkten för ett inskridande härutinnan syntes även vara inne. Kollegium har därför och på i övrigt anförda skäl tillstyrkt, att åtgärder nu vidtoges för beredande av statsunderstöd åt svensk lufttrafik genom äskande av anslag för ändamålet hos riksdagen. Kollegium anför härom ytterligare:

Medel syntes böra begäras såväl för utlämnande i form av lån till inköp av flygmateriel, som för utbetalande av subvention under viss tid. Härvid syntes det ej lämpligt att på förhand binda understöds möjligheten vid ett enda enskilt företag och dess program, utan borde utdelning av till lufttrafikens befrämjande anvisade medel av låne- eller subventionsnatur ske genom Kungl. Maj:t enligt av riksdagen godkända huvudgrunder och efter prövning i varje särskilt fall. Av samma anledning torde erforderliga anslagsmedel böra upptagas med något högre belopp än vad sökandebolaget tänkt sig.

Beträffande länemedlen, torde dessa böra avsättas till en fond, förslagsvis benämnd lufttrafiklänefonden. Med hänsyn till den betydande kostnad anskaffande av verkligt förstklassig flygmateriel betingade, syntes fondens kapital icke böra understiga 2,000,000 kronor, vilket belopp således torde redan från början anvisas. Såsom huvudgrunder för beviljande av lån ur sagda fond torde bland annat böra gälla:

*att* den eller de flygruter, för vilka anskaffande av materiel avsåges, av Kungl. Maj:t godkändes; *att* lån högst kunde erhållas för fulla anskaffningsvärdet av för viss flygrut behöflig materiel; *att* materielen skulle vara utförd enligt av luftfartsmyndigheten godkänd konstruktion; *att* lån finge innehavas i tio år, varav de två första åren amorteringsfria, men att lånet sedan skulle återbetalas med lika del under vart och ett av de följande åtta åren; *att* lån vore räntefritt, dock att Kungl. Maj:t, om företagets avkastning därtill föranledde, ägde att förordna om erläggande av högst 5 % årlig ränta; *att* säkerheten för lånet skulle godkännas av Kungl. Maj:t, som därvid särskilt skulle äga att, där omständigheterna härtill föranledde, godtaga hypotek av samtliga aktier i för förvärf av materielen bildat bolag med inbetalt aktiekapital, icke understigande länsumman, under villkor i övrigt motsvarande dem, som funnes antydda i riksdagens skrivelse nr 379, 1920, sid. 10, rörande lån för anordnande av en luftskeppsstation i Stockholm; *samt att* den understödda verksamheten bedreves enligt av Kungl. Maj:t godkänd plan, innefattande taxor för befordran av post, passagerare och gods, samt vore underkastad den kontroll, Kungl. Maj:t kunde finna skäl föreskriva.

I fråga om anslag för subventioner syntes det kollegium, att man — åt-

minstone till en början och i avvaktan på erfarenhet rörande effektiviteten av ett sådant system — kunde antaga den föreslagna enkla beräkningsgrunden av 150 öre för tillryggalagd flygkilometer. Vid sådant förhållande syntes icke något vara att erinra mot sökandebolagets uppskattning av anslagsbehovet för de av bolaget tänkta ruterna till 600,000 kronor för budgetåret 1925—1926.

Med hänsyn till den förstärkning av anslagsbeloppen, kollegium av ovan angivna skäl ansåge önsklig, ville kollegium förorda, att anslaget till subventioner för lufttrafik icke sattes till lägre belopp än 700,000 kronor för budgetåret 1925—1926. Anslaget torde på grund av de särskilda förhållandena böra lämnas såsom reservationsanslag.

Om statsmakterna inginge på en subventionering av svensk lufttrafik, torde emellertid ett sådant system få utsträckas över en följd av år för att motsvara ändamålet. För sin del ville kollegium föreslå, att subventionssystemet tillsvidare icke fastställdes för längre tidrymd än de fyra närmaste budgetåren, samt att subventionsanslagen sattes till följande belopp:

för 1925—1926 .....	700,000 kronor,
» 1926—1927 .....	700,000 » ,
» 1927—1928 .....	600,000 » ,
» 1928—1929 .....	500,000 » ,
	<hr/>
	Summa 2.500,000 kronor.

Genom att beloppen ställdes till förfogande såsom reservationsanslag torde nödig smidighet i systemet erhållas.

Såsom villkor för erhållande av subvention ur sagda anslag torde bland annat böra gälla:

*att* ruten vore av Kungl. Maj:t godkänd; *att* materielen vore av luftfartsmyndigheten till sin beskaffenhet godkänd; samt *att* den understödda verksamheten bedrevs enligt av Kungl. Maj:t godkänd plan, innefattande taxor för befordran av post, passagerare och gods, samt vore underkastad den kontroll Kungl. Maj:t kunde finna skäl föreskriva.

Jämväl statskontoret har avgivit utlåtande i ärendet.

Statskontoret har däruti framhållit, att därest lån för nu ifrågavarande ändamål ansåges böra utgå, syntes lånebeloppet böra uppföras såsom särskilt anslag i riksstaten för budgetåret 1925—1926 bland utgifter för kapitalökning under rubriken låneunderstöd, att utgå av lånemedel. Anslaget syntes lämpligen böra givas karaktären av reservationsanslag för att kunna av Kungl. Maj:t disponeras för ändamålet även om detsamma icke komme till användning under nämnda budgetår.

Om förmån av räntefrihet ansåges böra ifrågakomma, torde densamma böra begränsas till viss tid, förslagsvis 5 år, räknat från lånets utlämnande, varefter ränta å lånet syntes böra erläggas. Räntefoten torde böra bestämmas till samma belopp som den effektiva räntan å statslån vid tiden för räntebetalningens början, dock högst sex procent.

Beträffande lånets återbetalning hade i ansökningsen icke gjorts något uttalande. Ett av 1920 års riksdag beslutat lån till Svenska lufttrafikaktiebolaget för anordnande av en luftskeppsstation i Stockholm hade varit avsett att återbetalas inom 35 år. En väsentligt kortare tid för återbetalning av nu ifrågasatta lån torde emellertid — med hänsyn till det ändamål, för vilket lånet skulle utgå — böra bestämmas.

Sökandebolaget hade icke erbjudit någon säkerhet för lånet, och det torde även kunna antagas, att bolaget icke vore i tillfälle att för lånet lämna sådan

säkerhet, som i allmänhet fordrades för lån, som utlämnades av statsmedel. Det torde därför böra medgivas, att lånet finge utlämnas mot den säkerhet, som Kungl. Maj:t kunde med hänsyn till föreliggande omständigheter finna skäl bestämma.

*Generalpoststyrelsen* har i avgivet utlåtande anfört:

Såsom generalpoststyrelsen tidigare framhållit för Kungl. Maj:t, vore styrelsen av den uppfattning, att en utveckling av lufttrafiken vore av stort allmänt intresse och av väsentlig postal betydelse. Under sådana förhållanden hölle generalpoststyrelsen före det synnerligen önskvärda i att statsmakterna, i all den mån detta lämpligen låte sig göra, befrämjade en nationell lufttrafik, som bland annat skulle i möjligaste mån, tillförsäkra Sverige behörig andel i en internationell lufttrafik, och som borde bliva ett värdefullt tillskott för vår försvarsberedskap. Generalpoststyrelsen vore också av den uppfattningen, att det vore en hederssak för Sverige att i sin mån bidra till att föra lufttrafiken framåt.

Bland annat av den anledningen att civilflygning, åtminstone under måhända avsevärd tid framåt, ej torde kunna av något bolag utföras, utan att större delen av kostnaderna täcktes av vederbörande stat i form av subvention, att staten under den närmaste framtiden torde nödgas bidra till experiment och anordningar i och för åstadkommande av reguljär flygning, och då i första hand av flygning nattetid, samt att det för närvarande torde vara förenat med mycket stora svårigheter att, utan ingående utredning, vilken styrelsen för sin del ansåge nödvändig, bestämma vilka linjer, som borde trafikeras av svenskt företag, funne styrelsen det lämpligt, för att icke säga nödvändigt, att staten finge ett stort inflytande i det svenska lufttrafikföretag, som av svenska staten subventionerades. Detta så mycket mera, som man för närvarande, enligt generalpoststyrelsens förmenande, ej med avseende å lufttrafiken kunde eller borde binda sig vid någon mera detaljerad plan, eller ens för en längre tid framåt vid några bestämda flygmaskintyper, enär på flygområdet förhållandena hastigt kunde förändras och möjligen under de närmaste åren bleve helt andra än för närvarande. Under sådana förhållanden funne generalpoststyrelsen det mest lämpligt, att till Kungl. Maj:ts förfogande ställdes anslag dels för aktieteckning i ett svenskt lufttrafikföretag och för bekostande av anordningar, som kunde befinnas nödvändiga för det civila flygväsendets utveckling och förbättring, dels ock för subventionering av lufttrafik, utförd av sådant företag.

Av luftlinjerna syntes ur postal synpunkt den största betydelsen böra tillerkännas en luftförbindelse från Malmö i sydvästlig riktning, genom vars användande bland annat den svenska luftposten till London skulle kunna ingå dit om möjligt på eftermiddagen eller kvällen samma dag, avfärd ägt rum från Malmö. Ifråga om luftförbindelse mellan Sverige och Finland ville styrelsen icke underlåta att framhålla, att det enligt styrelsens förmenande i första hand torde vara ett finskt intresse, att en sådan komme till stånd.

Vad vidare det belopp, med vilket postverket ansåge sig böra bidra till kostnaderna för luftlinjers upprätthållande, beträffade, ville styrelsen meddela, att, enligt uppgift, postförvaltningarna i utlandet i regel till lufttrafikföretag erlade endast viss ersättning per kg. befördrad post, vilken ersättning vanligtvis icke överstege ett belopp, motsvarande summan av det från korrespondenterna upptagna särskilda s. k. luftportot för den till luftbefordran förekommande postkvantiteten. Generalpoststyrelsen ansåge det för sin del principiellt riktigt med en postersättning även till svenskt lufttrafikföretag, beräknad på ungefär liknande grunder.



Uti avgivet yttrande har järnvägsstyrelsen anfört huvudsakligen följande:

Beträffande lufttrafiken som komplement till eller densamma konkurrens med statens järnvägar kunde man skilja de av bolaget planerade flyglinjerna i två grupper, nämligen de som avsåge trafik med utlandet och de som avsåge trafik mellan orter i Sverige. Till den förra gruppen hörde linjerna Malmö—Hamburg—Amsterdam, Malmö—Warnemünde, Stockholm—Hälsingfors och Göteborg—London. Det torde om samtliga dessa linjer kunna sägas, att deras tillkomst skulle bliva av stor betydelse för trafiken till Sverige. Från järnvägsstyrelsens speciella synpunkt kunde tilläggas, att de icke torde komma att erbjuda någon nämnvärd konkurrens med järnvägarna. Till den obetydliga minskning, som kunde uppstå i trafiken å angfärjelederna, torde man nämligen ej behöva taga hänsyn, då med kännedom om den ökning av all trafik, som uppstode genom förbättrade kommunikationer, det torde vara all anledning att påräkna, att lufttrafiklinjerna skulle medföra ökad trafik till och från Sverige och på detta sätt även indirekt en ökning av trafiken på de svenska järnvägarna.

Helt annorlunda låge tydligen saken beträffande de inre flygrouterna, alltså linjerna Stockholm—Malmö, Stockholm—Göteborg, Stockholm—Sundsvall—Luleå ävensom Oslo—Göteborg—Malmö, vilken huvudsakligen hade betydelse för Norges trafik, vilka linjer direkt konkurrerade med statens järnvägar. Järnvägsstyrelsen ansåge ingalunda, att uteslutande vikt borde läggas vid berörda konkurrensförhållanden, och ville framför allt icke — här lika litet som mot automobilerna — yrka på något skydd för äldre transportmedels rätt. De allmänt samhällsekonomiska synpunkterna måste enligt styrelsens uppfattning i detta fall gå före de företagsekonomiska. Då det emellertid gällde att medelst statssubvention åstadkomma överflyttning av trafik till en ny transportled, syntes likväl någon hänsyn böra tagas icke blott till de fördelar densamma erbjöde jämfört med redan förefintliga, utan även till frågan, huruvida man till de direkta statsutgifterna hade att lägga en minskning av inkomsterna för statens affärsverksamhet. I båda dessa hänseenden syntes den förstnämnda gruppen av flyglinjer vara vida förmånligare än den senare. Till den förra gruppens favör talade också den omständigheten, att man väl endast beträffande dem hade att frukta rörelsens övergående i utländska händer.

För att en subvention av lufttrafiken skulle vara samhällsekonomiskt berättigad, fordrades, att trafiken ifråga inom ej alltför lång tid skulle kunna göras räntabel eller åtminstone täcka sina föränderliga självkostnader och helst lämna något bidrag till de fasta kostnaderna, det vill säga att subventionen icke skulle behöva göras permanent utan blott övergående. Att sådan räntabilitet icke skulle kunna vinnas omedelbart, torde av övriga länders erfarenhet att döma vara uppenbart. Vid bedömandet av den framtida sannolikheten därför hade man tydligen att i första hand taga hänsyn till, dels vilken avkastning genast från början kunde beräknas uppnådd, dels det tempo, vari förbättringen från år till år kunde tänkas fortgå. För att man icke skulle behöva ställa förhoppningarna i senare hänseendet alltför högt, vore tydligen nödvändigt, att de planerade luftlinjernas ekonomi — med bortseende från statsbidraget — från första början icke bleve alltför svag. Skulle kravet på transporterens ekonomiska berättigande i någon mån uppehållas, gällde således tillse, att subventionen icke finge bliva så stor, att densamma komme att utgöra en dominerande del av företagets inkomster. Det bleve med andra ord nödvändigt tills vidare inskränka flygrouterna till sådana, där med de möjliga avgifterna så stor trafik kunde förväntas, att de sammanlagda inkomsterna täckte i varje fall större delen av utgifterna.

Ett någorlunda säkert ståndpunkttagande i förevarande fråga vore enligt

järnvägsstyrelsens uppfattning möjligt, först då en tillfredsställande teknisk-ekonomisk utredning föreläge. Kravet på en sådan syntes jämväl vara ofrånkomligt med hänsyn till förslaget, att staten skulle ställa sig som långivare. I annat fall funnes ju ingen möjlighet avgöra, huruvida lånet kunde betraktas som en verklig kapitalplacering eller ej.

I den remitterade ansökan saknades praktiskt taget alla de uppgifter nämnda utredningar skulle innehålla. Järnvägsstyrelsen kunde under sådana förhållanden icke ingå på några detaljer, men ville styrelsen dock icke underlåta att framhålla, hurusom de förutsatta insatserna från statens sida i varje fall framträdde som mycket stora — både absolut och proportionellt taget — och att det förutom en kritisk sakkunnig granskning av kalkylerna och förutsättningarna i övrigt torde vara nödvändigt taga under övervägande, dels huruvida företaget — ifall det vid en dylik granskning över huvud taget kunde finnas ekonomiskt och trafiktekniskt berättigat — icke borde i likhet med analoga trafikföretag av betydelse för den allmänna samfärdseln bliva föremål för koncessionsgivning med därav följande möjligheter till verksamhetens kontroll samt företagets statsinlösen vid fall av behov, dels huruvida icke statens understöd i form av lån borde lämnas i sådan form, att staten erhöle aktier, motsvarande den lämpliga lånesummans belopp med därav följande inflytande på företagets rätta utveckling och skötsel.

Järnvägsstyrelsen hemställde alltså, att föreliggande framställning icke måtte för närvarande föranleda annan åtgärd än att Kungl. Maj:t låte verkställa en offentlig och ingående teknisk-ekonomisk utredning angående luftfartens nuvarande eller förutsebara förutsättningar och möjligheter i Sverige, vilken utredning då även borde omfatta frågan om koncessionsystem och formerna för statens delaktighet i företagen.

*Chefen för generalstaben* har anfört bland annat:

Kraftiga åtgärder måste från statens sida vidtagas för att åt det egna landet tillförsäkra en ledande ställning vid ordnande av dess förbindelse med utlandet. De lärdomar, som kunde hämtas från de svårigheter det mött att så småningom vinna detta inflytande inom sjöfartens område, manade till att, även om betydande utgifter därmed bleve förenade, från början åt svenska företag tillförsäkra ledningen av de luftfartsförbindelser, som berörde Sverige. Detta vore så mycket viktigare, som det sätt, på vilket luftfartsförbindelserna ordnades, ur militär synpunkt spelade en betydelsefullare roll än exempelvis beträffande handelssjöfarten.

Av svenska företagare med inom landet tillverkad materiel bedriven luftfart kunde komma att för landet medföra flera ekonomiska fördelar. De stora fördelar, en dylik trafik medförde i militärt avseende, hade generalstabschefen redan förut vid flera tillfällen framhållit. Ju större omfattning luftfarten finge desto avsevärdare bleve naturligen dessa fördelar. I korthet kunde de sammanfattas på följande sätt.

Landet förfogade städse över ett antal fullt utbildade, tränade flygplanförare och mekaniker, utöver de i militärtjänst varande.

Under förutsättning att villkor härom inrycktes i koncessionen för de företag, som bedreve luftfart, kunde staten vid behov förfoga över ett antal i gott stånd varande flygplan, som kunde användas för militärt bruk. Finge luftfarten tillräcklig omfattning, torde man ock kunna räkna med, att en industri för tillverkning av motorer och flygplan så småningom uppstode. I varje fall torde reparationsverkstäder för motorer och flygplan i och med en livlig luftfart komma till stånd. De viktiga frågorna om ordnande av lämpliga landningsplatser samt anskaffande av lämpliga flygkartor bringades ock närmare sin lösning. Samtliga dessa förhållanden komme, såsom utan

vidare torde framgå, landets försvar till godo. Häri torde ligga ett av de förnämsta skälen för det understöd till den civila luftfarten, som för närvarande allmänt komme densamma till del inom olika europeiska stater, oavsett det förhållandet att det för närvarande icke torde vara möjligt att utan statsunderstöd med gott ekonomiskt resultat bedriva dylik luftfart.

Följande allmänna villkor syntes böra uppställas för tilldelande av statsunderstöd till luftfartsföretag:

Bolagets ledande män, flygstationschefer, flygplansförare, navigatörer och mekaniker skulle vara svenska medborgare. Ävsteg härifrån kunde vara erforderliga under övergångstiden och torde då medgivas, i den mån luftfartsmyndigheten så prövade erforderligt.

Flygplan och motorer skulle uppfylla de fordringar, som luftfartsmyndigheten allt efter flygteknikens utveckling uppställde beträffande säkerhet och god ekonomi.

Flygplan och motorer skulle vara av *svensk* tillverkning, dock att, om svenska fabrikat ej kunde erhållas, om de visade sig ej motsvara de fordringar, som ställdes på dem, eller om de, efter undersökning av luftfartsmyndigheten, visade sig vara dyrare än utländska fabrikat av samma kvalitet, luftfartsmyndigheten torde härifrån medgiva undantag.

Vad flygplanen beträffade borde de dessutom uppfylla vissa angivna fordringar.

Vid krig eller fara för krig skulle all luftfartsföretaget tillhörig flygmateriel på anmodan omedelbart ställas till statens förfogande mot ersättning enligt de grunder, som stadgades i lagen den 24 maj 1896 med däri gjorda eller eventuellt framdeles skeende ändringar angående skyldighet för kommuner och enskilda att fullgöra rekvisitioner för krigsmaktens behov.

Därjämte har generalstabschefen avgivit förslag till bestämmelser beträffande instrument och utrustning, försäkringar, turlistor och taxor, säkerhetstjänst och kontroll m. m. samt yttrar vidare:

För att framkalla en inhemsk flygindustri syntes det som skulle lämpligt avpassade inköpspremier vara bättre än lån. Därvid skulle en högre premie tillfalla företagaren, om svenskt fabrikat inköptes. Det kunde dock icke bortses från, att vissa svårigheter funnes för att giva dessa premier en lämplig form, särskilt under den första verksamhetstiden. Tanken på att på detta sätt uppmuntra den inhemska industrien borde dock icke uppgivas.

Genom en dylik anordning vunnos ock den fördelen, att icke ett bolag erhöles monopolställning, utan varje företag, som kunde uppfylla de stipulerade villkoren, hade möjlighet att deltaga i konkurrensen.

Vid bestämmande av kilometerpremie borde hänsyn tagas till dels den form, i vilken annat understöd utginge, dels det understöd, som eventuellt erhöles från utländska stater eller för postbefordran.

På grund av vad sålunda anförts och då tillgodoseende av de angivna önskemålen icke syntes böra bereda några nämnvärda svårigheter för att genomföra planerna på en svensk luftfart, ville chefen för generalstabens livligt tillstyrka, att åtgärder vidtoges för understödjande — på av honom angivna villkor samt i den omfattning och på det sätt, vartill förhållandena efter ytterligare utredning gäve anledning — av genom svenska företagare bedriven luftfart, därvid i främsta rummet förbindelserna från Sverige och till utlandet samt från Stockholm till Luleå ansåges böra komma i fråga.

*Chefen för marinstabens* har framhållit, att det givetvis vore av stor betydelse för sjöförsvaret, att den inhemska luftfarten stöddes och uppmunt-

rades, och har han med avseende å villkoren härför hänvisat till en av chefen för marinens flygväsende avgiven promemoria.

*Chefen för fortifikationen* har på anförda skäl tillstyrkt statsunderstöd till svenska lufttrafikföretag, därvid borde gälla följande villkor:

att uteslutande svenska flygare med utbildning vid militär flygskola anställdes vid lufttrafikföretaget; att lufttrafikföretaget förbunde sig att ständigt innehava visst antal fullt krigsdugliga flygplan, vilka i händelse av krig kostnadsfritt ställdes till svenska statens förfogande; att flygmaterielen från och med tredje året, som subventionering utginge, med vissa undantag utgjordes av svensk tillverkning; samt att kontroll över flygplanens tillverkning och krigsduglighet finge utövas av den militära flygmyndigheten, som skulle äga att för ändamålet insätta ett ombud i företagens styrelse.

*Marinförvaltningen* har inkommit med yttrande och däruti framhållit, huru som det syntes ofrånkomligt, att staten trädde hjälpande emellan för stödjande av den civila luftfarten. Marinförvaltningen har vidare angivit de allmänna förutsättningar, som enligt ämbetsverkets åsikt borde fordras för dylika statsunderstöd.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* har, med överlämnande av yttrande i tillstyrkande riktning från stadsfullmäktige i Göteborg, i avgivet utlåtande förordat bifall till aktiebolaget aerotransports ansökning. Därvid har länsstyrelsen särskilt framhållit, att för Göteborg såsom affärsstad en snabbare postförbindelse med kontinenten vore av största betydelse och att Göteborgs stad med bidrag av statsmedel anlagt en dyrbar luftfartsstation, som vore fullt färdig att mottaga en regelbunden lufttrafik.

Vidare har *Svenska aeroklubben* avgivit yttrande samt däruti, efter en redogörelse beträffande luftfartens utveckling och betydelse, på det livligaste tillstyrkt, att statsbidrag måtte utgå för av svenska medborgare eller svenska företag bedriven yrkesmässig luftfart, varvid ansetts böra övervägas, om ej för anskaffande av luftfartyg understöd borde beviljas i form av inköps-, kilometer- och kommersiella premier.

Slutligen har en av *ingenjörsvetenskapsakademien* utsedd flygteknisk kommitté inkommit med en skrivelse i ämnet samt däruti på anförda skäl hemställt, bland annat, att statsbidrag till civil flygning måtte utgå under sådana former och på sådana villkor, att tillkomsten av en för svenska förhållanden lämpad flygindustri icke måtte försvåras utan på allt sätt underlättas, att statsbidrag måtte kunna beredas jämväl annan civilflygning än sådan, som avsåge reguljär trafik, samt att samtidigt som anstalter träffades för den civila flygningens understödjande medel jämväl måtte anvisas för de inhemska lufttekniska problemens bearbetning i syfte att snarast vinna det nödiga tekniskt-vetenskapliga underlaget för ett oberoende svenskt flygväsen.

Ärendet föredrogs den 31 december 1924 inför Kungl. Maj:t, och framhöll jag då, att jag i likhet med de i ärendet hörda myndigheterna kommit till den uppfattningen, att statsmakterna, med behörigt hänsynstagande till det rådande ekonomiska läget, borde lämna sitt stöd för upprätthållande i viss omfattning av regelbunden lufttrafik. Innan slutlig ställning toges till frågan

om sättet och villkoren för statsunderstöd, syntes emellertid ytterligare utredning i frågan påkallad.

Salunda syntes till en början böra närmare undersökas, å vilka linjer regelbunden lufttrafik i främsta rummet borde med statens understöd bedrivas med hänsyn tagen till trafikens betydelse såväl för postbefordringen som ur andra synpunkter ävensom för vilken tid och på vilka villkor i övrigt dylikt understöd borde lämnas. Jag förutsatte härvid, att man framginge med nödig försiktighet och att icke flera linjer igångsattes, än att de kunde trafikeras med förstklassig materiel och i övrigt på betryggande sätt.

Vidare borde utredas, vilka flygplanstyper syntes bäst lämpade att komma till användning å de olika linjerna, därvid borde tillses, att flygplanen bleve av fullt betryggande konstruktion utan att vara onödigt stora och dyrbara.

Ur flera synpunkter syntes lämpligt, att den ifrågavarande trafiken anförtröddes åt ett enda företag. Därest staten härvid kunde tillförsäkras behörigt inflytande på företagets ledning och förvaltning och statens intressen i övrigt kunde tillbörligen tillgodoses, utan att staten inträdde som delägare i företaget, syntes sådant delägarskap ej böra för närvarande ifrågasättas.

Med hänsyn till de betydande uppförfningar från statens sida, som det här gällde, torde krav kunna uppställas på att företagets ledning uteslutande läge i svenska händer samt att de hos företaget anställda flygare och övrig personal, möjligen med något enstaka, av omständigheterna betingat undantag, vore svenska medborgare. Även om i början svensk materiel icke kunde erhållas, syntes man böra inrikta sig på att inom landet få till stånd en tillverkning även av civila flygplan. Det torde därför böra undersökas, huruvida understödet till vederbörande luftfartsföretag kunde så ordnas, att företaget bleve intresserat av att använda svensk materiel.

Med ledning av sålunda angivna synpunkter borde uppgöras förslag till avtal med det företag, som kunde komma att erhålla understöd av staten.

I enlighet med av mig gjord hemställan beslöt Kungl. Maj:t bemyndiga chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst fem sakkunniga för att inom departementet biträda vid utredning av frågan om sättet och villkoren för statsunderstöd för åstadkommande av regelbunden trafik med luftfartyg.

På grund av ovan omförmälda bemyndigande uppdrog jag den 5 januari 1925 åt generaldirektören A. J. Juhlin, översten K. A. B. Amundson, civilingenjören L. Fjällbäck, direktören J. Lithander och ledamoten av riksdagens första kammare, redaktören J. Nilsson att i egenskap av sakkunniga verkställa berörda utredning.

De sakkunniga hava sedermera den 16 februari 1925 avgivit sitt betänkande. För vad de sakkunniga däruti anfört kommer jag att redogöra vid behandling av de olika spörsmål, som varit föremål för de sakkunnigas utredning.

Innan jag i anslutning till de sakkunnigas framställning redogör för de skäl, som tala för att anslag nu begäres av riksdagen för understöd åt den civila luftfarten, ber jag få erinra, att Kungl. Maj:t i innevarande års statsverksproposition på min hemställan föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition, som kunde komma att avlätas i ämnet, för befrämjande av lufttrafik för budgetåret 1925—1926 under sjätte huvudtiteln beräkna ett extra reservationsanslag av 700,000 kronor samt under utgifter för kapitalökning ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

*Beräkning i  
statsverks-  
propositionen.*

Allmänna  
skäl för  
stats-  
understöd.  
Departements-  
chefen.

Efter världskriget har, särskilt i Europa, upprättats ett flertal reguljära lufttrafikleder, å vilka fullgöres befordran av passagerare, post och gods. Det europeiska luftnätets omfattning under år 1924 framgår av en med ledning av uppgifter i det engelska luftministeriets rapport för tiden 1 april 1923—31 mars 1924 utarbetad och härvid fogad kartskiss. Orsaken till att regelbunden lufttrafik för vårt lands vidkommande hittills bedrivits endast i mindre omfattning torde i främsta rummet vara att söka i det förhållandet, att i Sverige, i olikhet med i ett flertal andra länder, något direkt statsunderstöd för lufttrafiken hittills icke beviljats. Det har nämligen så gott som undantagslöst visat sig, att dylik trafik för närvarande icke kan bedrivas med ekonomisk vinst, utan till en början förorsakat en ej ringa förlust. Det nya samfärdselmedlets betydelse har emellertid flerstädes i utlandet ansetts vara så utomordentligt stor, att avsevärda uppoffringar där gjorts från det allmännas sida för åstadkommande av reguljär lufttrafik. En redogörelse för de understöd, som i en del europeiska länder lämnas sådan luftfart, samt de föreskrifter, vilka uppställts såsom villkor för understöd, har utarbetats inom departementet och torde få som bilaga nr 1 vidfogas detta protokoll.

Av nuvarande ekonomiska förhållanden kan det visserligen anses betingat att låta anstå med åtgärder för stödjande av regelbundna lufttrafikleder, som endast skulle beröra orter inom vårt land. Med hänsyn till den snabba utveckling av det internationella lufttrafiknätet, som redan ägt rum och ytterligare är att förvänta, ställer sig däremot saken annorlunda, när det gäller att tillförsäkra vårt land behörig andel i en framtida internationell lufttrafik. Om åtgärder i detta syfte icke nu vidtagas, riskerar Sverige att antingen helt lämnas åsido beträffande de internationella luftförbindelserna eller också att endast utländska företag så småningom komma att fullgöra lufttrafik till och från Sverige och möjligen även delvis över svenskt territorium. Det torde vara uppenbart, att något sådant icke kan vara till båtнад för Sverige, bland annat av den anledningen, att under sådana förhållanden svenska kommunikations- med flera intressen i högst betänkelig grad skulle löpa fara att eftersättas. Självfallet är det emellertid önskligt, att en internationell lufttrafik till och från Sverige sker i samverkan med övriga därav berörda länder. De förslag, jag i det följande kommer att framlägga, äro också delvis betingade av att en dylik samverkan kan åvägbringas.

Riksdagen har jämväl givit uttryck åt sin uppfattning om luftfartens betydelse ur nyss angivna synpunkter. I sin skrivelse den 15 juni 1920, nr 379, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående lån åt svenska lufttrafikaktiebolaget, anförde nämligen riksdagen, att det syntes vara en fråga av stor framtida betydelse för vårt land, att snara åtgärder vidtoges, avseende att möjliggöra att vid ordnandet av den internationella lufttrafiken inom Europa Sverige även på detta område erhöle den ställning uti kommunikationshänseende, som med avseende å läge och förhållanden i övrigt borde tillkomma detsamma. Riksdagen beviljade även nämnda företag ett lån å 1,750,000 kronor för uppförande av en luftskeppsstation i Stockholm, vilket lån emellertid sedermera ej blivit taget i bruk.

Sedan frågan om anslag till lufttrafiken senast år 1921 var föremål för riksdagens prövning, har ej endast antalet av de internationella luftfartslinjerna väsentligt ökats utan även utvecklingen gått i hög grad framåt beträffande trafikens regelbundenhet och driftsäkerheten.

Enligt uppgift har i England under det senaste trafikåret (1923—1924) regelbundenheten för utförda tidtabellsenliga turer utgjort omkring 91 procent för sommarmånaderna, 82 procent för vintermånaderna och 88 procent för hela året. Å tyska linjen Königsberg—Moskva, en sträcka på omkring 120 svenska mil, hava under åren 1922—1923 omkring 97 procent av de fastställda turerna fullbordats. I Amerikas förenta stater uppvisa postflygnin-garna en regelbundenhet för åren 1918—1923 av omkring 91 procent. Därvid är att märka, att regelbundenheten ökats från år till år och uppgick för det senast kända året, 1923, till omkring 96  $\frac{1}{2}$  procent. Hos oss har vid av aktiebolaget aerotransport under år 1924 bedriven lufttrafik å leden Malmö—Hamburg uppnåtts en regelbundenhet av omkring 96 procent.

I avseende å säkerheten vid lufttrafik må framhållas, att å nämnda tyska linje under år 1923 ett flygplan skadats, men att i övrigt ingen olyckshändelse inträffade vare sig år 1922 eller 1923. Å franska linjen Toulouse—Casablanca har ingen olycka, som åstadkommit skada å passagerare eller bemanning, förekommit. Även å de talrika engelska linjerna hava olycksfallen varit få, om man undantager den beklagliga händelse, som inträffade å flygplatsen Croydon i slutet av förra året. Vid den reguljära luftfart, som hos oss ägt rum, har ingen annan olycka inträffat än den, som år 1922 timade å linjen Porjus—Suorva, varvid föraren skadades.

Den tidsvinst, som genom lufttrafiken ernås i avseende å befordran från en plats till en annan, är ju ock synnerligen stor. Härigenom reduceras betydelsen av långa avstånd, och samfärdseln mellan folken befordras. Såsom exempel på flygplanens snabbhet kan anföras, att genom användande av flygplan i stället för järnväg och ångbåt minskas restiden mellan Toulouse och Casablanca från 3 å 4 dygn till 15 timmar, mellan Paris och Amsterdam från 11 till 4 timmar, mellan Berlin och London från ett dygn till 8 timmar samt mellan New York och San Francisco från 110 till 32 timmar. De ångfartyg, som nu trafikera leden mellan Stockholm och Hälsingfors, behöva för överfarten omkring 24 timmar, medan de flygplan, vilka förra sommaren voro insatta på samma route, för överfarten blott använde omkring 3  $\frac{1}{2}$  timmar. Genom den luftfart, som år 1924 ägde rum mellan Malmö och Hamburg, vanns en tidsbesparing av omkring 12 timmar i jämförelse med eljest använda trafikmedel.

Ännu lider dock lufttrafiken av flera brister, bland annat till följd av svårigheten att flyga i dimma och mörker, men det är att förvänta att dessa brister skola i en framtid komma att — i allt fall till största delen — avhjälpas.

Såsom i det föregående antytts, kan man ej påräkna, att drivande av lufttrafik för närvarande i regel skall kunna ske utan understöd från det allmännas sida. Därtill äro driftkostnaderna alltför höga i förhållande till flygplanens lastförmåga och den påräkneliga trafiken.

Utvecklingen går dock, tack vare ständigt förbättrad materiel och i den mån tilliten till det nya samfärdsmedlet ökas, i den riktningen, att behovet av dylikt understöd efter hand minskas, för att, enligt vad man kan hoppas, till slut helt och hållet upphöra. Sålunda kan från den engelska luftfartsstatistiken meddelas, att omedelbart efter kriget var kostnaden per flugen tonkilometer omkring 3 kronor 30 öre, under det att samma kostnad numera uppgår till omkring 2 kronor 50 öre. Även i andra länder har utvecklingen av luftfarten gått i den riktningen, att kostnaderna för varje transporterad viktenhet minskats. Lösningen av de nyss angivna problemen om flygning i dimma och mörker, varutinnan i åtskilliga större länder ett ivrigt arbete äger rum, skulle genast väsentligt öka flygplanens användbarhet för postbefordran och därigenom tillföra luftfartsföretagen ökade inkomster.

Skapandet av en svensk civil luftfart har vidare militär betydelse, vilken ökas ju större omfattning lufttrafiken får. Med avseende härå tillåter jag mig hänvisa till vad de militära myndigheterna härutinnan anfört. Den civila luftfarten skulle även kunna komma att få betydelse för skapandet av en inhemsk flygplan- och flygmotortillverkning. Denna fråga kommer jag i det följande att närmare beröra.

Kommunikationsväsendets utveckling har ju sedan gammalt i vårt land ansetts utgöra ett allmänt intresse, och svenska staten har i vidsträckt mån understött trafikföretag av olika slag. På det område, som väl torde erbjuda den närmaste motsvarigheten till lufttrafik, nämligen sjöfarten, har staten lämnat direkt understöd i form av bland annat bidrag till hamnanläggningar, lån på fördelaktiga villkor för anskaffande av tonnage samt subventioner till upprätthållande av trafiken å vissa linjer.

Av skäl, som nyss utvecklats, har jag ansett staten ej böra längre undandraga sig att i den begränsade omfattning, som med hänsyn till den statsfinansiella ställningen kan finnas möjlig, stödja luftfarten i den för detta liksom övriga samfärdsmedel alltid svåra början av dess tillvaro.

Sättet för  
statsunder-  
stöd.

Sakkunniga.

Vad angår sättet för understödets utgående hava de sakkunniga, efter undersökning av olika utländska subventionssystem för kommersiell lufttrafik, kommit till den uppfattningen, att en svensk civil lufttrafik borde understödjas sålunda, att dels för inköp av flygplan med nödiga motorer lån borde lämnas ur en fond, förslagsvis benämnd »lufttrafiklånefonden», dels ock för täckande av driftsförluster lufttrafikföretag borde erhålla subvention för i reguljär trafik tillryggalagda flygkilometer.

Departements-  
chefen.

Några av de hörda myndigheterna hava ifrågasatt, att det kapital, som staten kunde komma att tillhandahålla för inköp av nödiga flygplan, borde tillskjutas i form av aktieteckning i vederbörande företag, varigenom staten skulle få del i företagets möjliga vinst och beredas effektivt inflytande på företagets ledning. Båda dessa mål kunna emellertid, på sätt framgår av ett i det följande närmare behandlat förslag till avtal med företag, som kan komma att erhålla subvention, vinnas lika väl om tillskottet göres i form av lån. Jag vidhåller därför min i statsrådsprotokollet den 31 december 1924 uttalade åsikt, att låneformen är att föredraga. Härigenom synes man bäst



undvika, att staten, därest framdeles ökat kapitaltillskott till dylikt företag blir erforderligt, skall behöva ytterligare inskrida.

I likhet med kommerskollegium och de sakkunniga anser jag, att en lånefond bör inrättas, från vilken lån kunna beviljas lufttrafikföretag för inköp av flygplan och motorer. Fonden torde lämpligen böra benämnas luftfarts-lånefonden. Bestämmandet av det belopp, som nu behöver avsättas till fonden, är beroende på antalet och beskaffenheten av de flygplan, som nu böra inköpas, och kommer denna fråga att i det följande behandlas.

De sakkunniga hava föreslagit, att beträffande lån från fonden skulle gälla följande bestämmelser:

1. Flygplan, för vars anskaffande lån beviljas, skall vara av typ, som godkännts av Kungl. Maj:t.

2. Lån för inköp av flygplan jämte nödiga motorer beviljas av Kungl. Maj:t. Vid bestämmande av lånebeloppets storlek skall i första hand hänsyn tagas till i vad mån tillverkningen helt eller delvis skett eller kunnat ske i Sverige till rimligt pris.

3. Räntefoten bestämmes till 5 procent.

4. Efter utgången av varje räkenskapsår bestämmer Kungl. Maj:t, på förslag av luftfartsmyndigheten, med vilket belopp lånet för det gångna året skall amorteras, därvid hänsyn även tages till det antal flygtimmar, varje flygplan under året använts i trafik.

5. Säkerheten för lån skall godkännas av Kungl. Maj:t.

6. Flygplan och motorer, för vilkas anskaffande lån från staten erhållits, få, därest Kungl. Maj:t icke annorledes förordnar, endast användas för trafik å av Kungl. Maj:t fastställda linjer för reguljär luftfart.

I *punkt 2* hava de sakkunniga sökt meddela bestämmelser i syfte att befordra uppkomsten av en inhemsk tillverkning av flygplan och flygmotorer. I denna fråga har ingenjörsvetenskapsakademiens tekniska kommitté anfört följande:

Snarast möjligt bör man söka förverkliga kravet på att flygmaterielen skall vara av helt svensk tillverkning. De tekniska förutsättningarna för upptagande av dylik tillverkning kunna anses goda. Det torde emellertid icke vara möjligt att upprätthålla en dylik industri, om den uteslutande skall grunda sin produktion på den civila marknadens avsettningsmöjligheter. För avsevärd tid framåt måste en tillverkning av civila flygplan kombineras med tillverkning av flygplan för flygvapnets räkning. Ur teknisk synpunkt gör sig därvid det fundamentala kravet gällande, att en inhemsk tillverkning av militära och civila flygplan må kunna baseras på i huvudsak likartade konstruktions- och framställningsmetoder. Om en splittning härvid uppstår, bortfalla i väsentlig grad de fördelar, som i mobiliseringshänseende kunna påräknas i form av materiel, verkstäder och utbildad arbetarstam. Enligt kommitténs uppfattning måste på grund härav särskilt materialfrågan ägnas den största uppmärksamhet och föranleda en grundlig utredning beträffande de för vårt land lämpligaste riktlinjerna.

Då såsom ett villkor för lufttrafiken förutsattes, att denna snarast möjligt bör bedrivas med inom landet tillverkade flygplan, vill kommittén frambålla den ekonomiska betydelsen av att typernas antal reduceras till det minsta möjliga. Om subventionsmedlen skola kunna verksamt befrämja tillkomsten av en verkligt inhemsk flygindustri, synes det nödvändigt vidtaga sådana åtgärder, att denna industri kan inordnas i ett positivt tekniskt program.

Det synes kommittén angeläget att vid bedrivande av svensk lufttrafik effektivt tillvarataga alla tekniska och ekonomiska erfarenheter av flygmaterielens utnyttjande för olika ruter. Dessa erfarenheter kunna i väsentlig mån bliva av bestående värde även sedan det flygtekniska läget undergått förändringar. Vårt land erbjuder såväl trafiktekniska som konstruktiva problem, som icke kunna förväntas bliva helt lösta genom den utländska verksamheten på området. Ett självständigt, systematiskt arbete i antydd riktning synes därför ofrånkomligt, om vi skola stå väl förberedda vid den tidpunkt, då luftfartens kommersiella inflytande är en faktor att räkna med.

Såsom stöd för sitt förslag uti punkt 2 hava de sakkunniga anfört:

Lånebeloppets storlek borde kunna växla, alltefter som flygmaterielen vore av inhemsk eller utländsk tillverkning, och på så sätt, att större belopp borde kunna erhållas i lån för inköp av den förra än för den senare materielen. De sakkunniga hade varit eniga därom, att svensk flygmateriel borde, så långt ske kunde, komma till användning på de föreslagna luftlederna. Sådan materiel vore emellertid icke nu tillgänglig, och ett avvaktande av den tidpunkt, då fullt förstklassig sådan komme att stå till buds, skulle innebära ett uppskov med igångsättande av nu föreslagen lufttrafik på tämligen lång tid. Under sådana förhållanden återstode för närvarande icke någon annan möjlighet än att till en början inköpa utländska flygplan. De sakkunniga hade ansett sig kunna förorda inköp av högst fyra större trafikflygplan. På grund av den jämförelsevis ringa omfattning, som nu föreslaget inköp av utländsk materiel således skulle få, kunde emellertid knappast, enligt de sakkunnigas mening, med fog göras gällande, att en blivande svensk flygindustris enhetliga användande av ett visst slags konstruktionsmateriel därigenom skulle äventyras. Det torde för övrigt vara av stort värde att, före igångsättande av en inhemsk flygindustri, erhålla egna erfarenheter, grundade även på de för närvarande mest moderna utländska flygplanen för kommersiell lufttrafik. Det vore emellertid de sakkunnigas allvarliga förhoppning, att, då nyanskaffning av flygmateriel i framtiden skulle ifrågakomma, sådan materiel måtte kunna erhållas från svenska flygfabriker.

Det skulle naturligtvis även varit synnerligen önskvärt, om understöd för anskaffning av flygplan i form av *inköpspremier* kunnat beredas, men på grund av därmed förenade utgifter för staten och obefintligheten för närvarande av inhemsk kommersiell flygmateriel hade de sakkunniga icke för närvarande föreslagit några medel för detta ändamål. De sakkunniga hyste emellertid den förhoppningen, att i framtiden understöd från staten måtte kunna erhållas för inköp av inhemska flygplan.

Enligt de sakkunnigas uppfattning komme beviljande av lån efter de grunder, som angivits uti ifrågavarande punkt, att i sin mån bidra till att en inhemsk flygmaterieltillverkning uppstode.

Igångsättandet av en sådan medförde emellertid så stora utgifter och, med hänsyn till den snabba utvecklingen å flygningens område, så oförutsedda omständigheter, att det vore vanskligt att utan efter en längre ingående prövning avgiva något bestämt yttrande i detta spörsmål. Det vore givet, att ur försvarssynpunkt denna fråga vore av allra störste betydelse. För den civila luftfarten däremot syntes behovet av luftfartyg, åtminstone under den närmaste tiden bliva så ringa, att det skulle bliva förenat med stora kostnader att igångsätta och upprätthålla fabrikation för dess räkning. Så vitt nu kunde förutses skulle ett, högst två, trafikflygplan behöva ersättas per år inom den närmaste framtiden. Det vore ju därför utan vidare klart, att en sådan fabrikation måste i fråga om maskiner och personal bliva av så liten omfattning, att dess betydelse ur allmän och försvarssynpunkt

vore mycket liten — en betydelse, som bleve ännu mindre, därest fabrikationen endast avsåge sammansättning av i utlandet tillverkade delar.

Om däremot fabrikationen kunde ordnas så, att den kunde få avsättning för i första hand militära oah därjämte civila ändamål, bleve utsikterna ur ekonomisk synpunkt gynnsammare. Vilken betydelse därvid frågan om ett enhetligt användande av visst slags materiel skulle tillmätas, torde först efter närmare undersökning kunna avgöras.

Till vad de sakkunniga anfört kan jag i huvudsak ansluta mig. Det är givetvis högeligen önskligt, att en svensk tillverkning av flygplan och flygmotorer kan komma till stånd, men då behovet av trafikflygplan för närvarande är ringa, synes fabrikationen av militärplan i nu ifrågavarande hänseende bliva huvudsaken. Sedan vissa av landets större industriföretag inkommit med framställning om omedelbar undersökning rörande förutsättningarna för upptagande av en svensk flygmaskinstillverkning under samverkan mellan staten och lämpliga svenska industrier, har därmed ett första steg blivit taget för denna frågas lösning. Genom den formulering, mom. 2 av de föreslagna lånevillkoren samt § 12 i här nedan omförmälda förslagskontrakt om subvention av regelbunden luftfart erhållit, torde även fullgoda garantier erhållas för att, i den mån sådant är möjligt, svensk materiel kommer till användning.

Departements-  
chefen.

Intill dess svensk tillverkning av flygplan eller motorer tilläventyrs kan äga rum, måste sådana i den begränsade omfattning, som för trafikens be- drivande finnas erforderligt, inköpas från utlandet. Härvid är det dock en fördel, om hopsättningen av flygplanen kan ske i Sverige. Så kan också äga rum bland annat i Limhamn, varest aktiebolaget aerotransport anordnat en reparationsverkstad för flygplan, där även hopsättning av sådana samt tillverkning av vissa till flygplan hörande delar verkställas.

För närvarande begagnas för trafikflygningen härstädes plan av duraluminium, bland annat av den anledningen att metallplan beträffande underhåll och förvaring ansetts betydligt fördelaktigare än flygplan, beklädda med trä eller duk. Därest emellertid fullt användbara trafikplan av stål eller järn konstrueras, vilket ännu ej lär hava skett, är det, enligt vad fackmän vitsordat, ingen svårighet att övergå till fabrikation av sådana metallplan.

I likhet med ingenjörsakademiens flygtekniska kommitté finner jag det av vikt, att erfarenheterna om flygmaterielens utnyttjande må kunna på ett effektivt sätt tillvaratagas. Därest en svensk statsunderstödd luftfart kommer till stånd, torde därför denna fråga böra ägnas uppmärksamhet.

I fråga om *punkt 3* hava de sakkunniga framhållit, att de ansåge, att ränta å lån borde erläggas redan från tidpunkten för dettas erhållande av den anledningen, att staten redan från trafikens början ju föresloges giva lufttrafiken subvention för tillryggalagda flygkilometer, och att de sakkunniga, på sätt av de bifogade kostnadsberäkningarna framginge, bland kostnaderna jämväl medräknat ränta å lån för inköpt materiel.

Ränta.  
Sakkunniga.

Kommerskollegium har hemställt, att lån för inköp av flygmateriel måtte meddelas under villkor om räntefrihet under vissa år. Flere exempel finnas på sådan frihet från skyldighet att gälda ränta å statslån. En dylik räntefrihet utgör understöd till ett företag under början av dess tillvaro. Enär emellertid företag för drivande av regelbunden luftfart, som skulle erhålla lån för inköp av flygmateriel, jämväl förutsättes få subvention av skattemedel,

Departements-  
chefen.

finner jag, i likhet med de sakkunniga, att någon räntefrihet ej behöver ifrågakomma.

Ingenjörsvetenskapsakademiens flygtekniska kommitté har hemställt, att inköpspremier måtte kunna meddelas även för inköp av flygplan, vilka icke skola användas för trafikering av vissa luftfartleder, utan exempelvis för den norrländska skogsvården och flottningen samt för sjuktransporter m. m. Av skäl, som de sakkunniga anfört, skulle inköpspremier icke ifrågakomma, utan understöd för anskaffande av flygmateriel skulle lämnas i form av lån. Mot att lån beviljas även för de ändamål, som nämnda flygtekniska kommitté öfvermält, har jag intet att invända. Även i så fall lär ränta å lånet böra betalas redan från början.

Den av de sakkunniga föreslagna räntefoten å 5 procent synes mig kunna godtagas.

Amortering.  
Sakkunniga.

Rörande *punkt 4* anföra de sakkunniga, att de kommit till den uppfattningen, att det årliga amorteringsbeloppet borde beräknas efter antalet flygtimmar och icke efter en på förhand bestämd värdeminskningsprocent. Att den förra uppfattningen vore den riktiga framginge enligt de sakkunnigas mening bland annat därav, att flygplanen under olika år kunde komma att tagas i bruk under längre eller kortare perioder, och att de olika flygplanen under ett och samma år icke användes i trafik lika många timmar. De sakkunniga hade tänkt sig, att lån borde vara till fullo inbetalat, då flygplan och motorer blivit fullt förbrukade. Med vissa av de flygplan, som här kunde komma ifråga, ansåges, att så bleve förhållandet, då flygkropp med vingar m. m. varit i bruk i omkring 3.000 flygtimmar och motor i omkring 1.000 flygtimmar.

Departementets-  
chefen.

När fråga är om flygplan, som tillhör subventionerat lufttrafikföretag, torde den av de sakkunniga föreslagna, mera obestämda amorteringskvoten kunna godkännas, alldenstund ett sådant företag ändock måste underkastas ingående kontroll från statens sida. Har lån däremot beviljats ett annat företag, lära vissa, på förhand bestämda årsamorteringar böra föreskrivas. Amorteringstiden torde jämväl i detta fall böra göras beroende av den tid, efter vilkens förlopp flygplanet beräknas vara utslitet.

Säkerheten.  
Sakkunniga.

I fråga om *punkt 5* hava de sakkunniga anfört:

Därest låntagaren icke för lånet kunde ställa annan säkerhet än den inköpta materielen, torde denna lämpligen böra överlätas på ett särskilt aktiebolag, vars samtliga aktier skulle pantförskrivas till staten. En dylik säkerhet ansågs kunna godtagas, då fråga förevar om beviljande av statslån åt svenska lufttrafikaktiebolaget för anordnande av en luftskeppsstation.

För att emellertid flygplanen, som ju ständigt utsattes för risk att skadas eller förstöras, skulle utgöra någon säkerhet, måste vidare krävas, att de vore till sitt fulla värde försäkrade på av Kungl. Maj:t godkänt sätt. Huruvida sådan försäkring borde tagas i svenskt eller utländskt försäkringsföretag syntes i varje särskilt fall få bero på Kungl. Maj:ts prövning. Då emellertid försäkringspremierna ju utgjorde en betydande del av utgifterna borde, enligt de sakkunnigas mening, det in- eller utländska bolag, som erbjöde de lägsta premiesatserna, därvid äga företräde, under förutsättning givetvis att att det vore vederhäftigt. Även om försäkringen tecknades i svenskt bolag, torde detta nog i regel verkställa återförsäkring i utländskt bolag, varigenom i alla händelser de inbetalade premiebeloppen ju icke helt och hållet skulle komma att stanna inom landet.

I propositionen nr 285 till 1920 års riksdag, angående lån åt svenska lufttrafikaktiebolag, redogjordes för de olika utvägar, som kunde väljas, för att löseegendom skulle kunna bliva säkerhet för lån. I enlighet med det sätt, som riksdagen i skrivelse den 15 juni 1920, nr 379, i anledning av nämnda proposition förklarade sig anse mest betryggande, skulle i förevarande fall, därest annan säkerhet än den inköpta materielen icke kunde ställas, flygplanen och därtill hörande reservmotorer överlåtas till ett särskilt aktiebolag, ett s. k. dotterbolag, vars samtliga aktier pantförskreves till staten. Till förekommande av den lämnade säkerhetens försämrings skulle meddelas bestämmelser i syfte att förhindra dotterbolaget att ikläda sig skyldigheter eller förbindelser, varjämte Kungl. Maj:t skulle utse en ledamot i detta bolags styrelse.

Departements-  
chefen.

Beträffande subvention för tillryggalagda flygkilometer hava de sakkunniga kommit till den uppfattningen, att dylikt understöd bör utgå med så stort belopp, att driftförlusterna å varje led bliva täckta. I fråga om de närmare villkoren för understödet hava de sakkunniga utarbetat ett förslag till avtal mellan svenska staten och aktiebolag, som erhåller understöd för idkande av regelbunden luftfart, vilket förslag är av följande lydelse:

Subvention  
för tillrygga-  
lagda flyg-  
kilometer.

#### § 1.

Bolagets aktiebrev skola vara ställda till viss man, och bolagets aktier må ej genom teckning eller överlåtelse förvärvas av annan än i Sverige bosatt svensk medborgare.

#### § 2.

Ledamöterna av bolagets styrelse skola vara i Sverige bosatta svenska medborgare. Två av styrelsens ledamöter ävensom suppleanter för dem utses av Kungl. Maj:t.

#### § 3.

Därest någon av de av Kungl. Maj:t utsedda styrelseledamöterna skulle finna något av styrelsen eller bolaget fattat beslut vara stridande mot statens intressen eller äventyra säkerheten för av staten till bolaget lämnat lån, må beslutet icke verkställas, innan Kungl. Maj:t, till vars prövning ärendet i så fall skall hänskjutas, fattat beslut i frågan. Bolaget är pliktigt ställa sig till efterriktelse det beslut, som Kungl. Maj:t meddelar.

#### § 4.

Finner Kungl. Maj:t på grund av framställning från någon av de av Kungl. Maj:t utsedda styrelseledamöterna eller eljest viss åtgärd av bolaget erforderlig, är bolaget pliktigt vidtaga sådan åtgärd.

#### § 5.

Kungl. Maj:t utser en revisor och en suppleant för honom att å statens vägnar deltaga i granskningen av styrelsens förvaltning och bolagets räkenskaper.

#### § 6.

Till av Kungl. Maj:t utsedd ledamot i bolagets styrelse samt till av Kungl. Maj:t förordnad revisor skall bolaget utbetala ersättning med belopp, som i brist av åsämjande bestämmes av Kungl. Maj:t.

## § 7.

I bolagets tjänst anställda personer (såsom flygstationschefer, flygplanförare, navigatörer och mekaniker m. fl.) skola såvitt möjligt vara svenska medborgare. Som flygplanförare och mekaniker skola företrädesvis anlitas personer, som tidigare innehåft väl vitsordad anställning i statens tjänst i egenskap av flygplanförare eller flygmekaniker och som vid mobilisering äro tjänstgöringskyldiga.

## § 8.

Bolaget är skyldigt att mot ersättning, som överenskommes mellan postverket och bolaget, och i enlighet med av postverket utfärdade bestämmelser verkställa luftbefordran av post av alla slag. Post skall hava företrädesrättighet till befordran framför annat gods och passagerare. Kan överenskommelse mellan postverket och bolaget med avseende å ovannämnda ersättning icke träffas, skall frågan om ersättningens storlek hänskjutas till Kungl. Maj:ts avgörande.

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

## § 9.

På anfordran av civil eller militär luftfartsmyndighet i riket skall bolaget lämna av myndigheten angiven person tillfälle att bese bolagets anläggningar och flygmateriel samt granska bolagets dagböcker och journaler m. m.

## § 10.

Kungl. Maj:t bestämmer, vilka luftleder, som skola trafikeras, samt fastställer de taxor, som skola gälla för befordran av passagerare och gods. Ändring av en leds sträckning må av Kungl. Maj:t föreskrivas.

Tidtabeller för de olika lederna fastställas av luftfartsmyndigheten efter hörande av generalpoststyrelsen.

## § 11.

Flygplans konstruktion, instrument och utrustning skola godkännas av luftfartsmyndigheten. Flygplan skall vid luftfärd kunna medföra minst fyra passagerare samt erbjuda det utrymme för post, som generalpoststyrelsen anser erforderligt.

## § 12.

Utländsk flygmateriel må användas endast om svenskt fabrikat ej finnes att tillgå, vilket uppfyller av luftfartsmyndigheten uppställda fordringar, eller om den svenska materielen är väsentligt underlägsen utländskt fabrikat i fråga om kvalitet, eller om den är avsevärt dyrare.

## § 13.

Senast fjorton dagar före lufttrafiks början å viss luftled skall bolaget till luftfartsmyndigheten insända

- 1) detaljerad uppgift å luftledens sträckning,
- 2) uppgift å säkerhetsanordningar å leden, såsom nödländningsplatser m. m. och
- 3) beskrivning å sådana i utlandet befintliga flygplatser, vilka kunna komma att tagas i bruk vid ledens trafikering.

Luftleds huvudsakliga sträckning ävensom säkerhetsanordningar å leden skola vara godkända av luftfartsmyndigheten, innan trafik, för vilken subvention erhålles, tager sin början.

Bolaget är dessutom skyldigt att, därest så av luftfartsmyndigheten påfordras, i enlighet med de föreskrifter, som kunna komma att av nämnda myndighet utfärdas, före igångsättande av lufttrafik å viss led verkställa provflygningar å hela eller viss del av denna.

## § 14.

Ärenden angående taxor för passagerare och gods samt frågor om utgifter å mera avsevärda belopp skola föreläggas bolagsstyrelsen.

Envar av de av Kungl. Maj:t utsedda ledamöterna i bolagets styrelse skall dessutom äga rätt att påfordra, att visst ärende eller viss grupp av ärenden skall föreläggas styrelsen till behandling.

## § 15.

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

## § 16.

För uppehållande av regelbunden trafik å av Kungl. Maj:t bestämda lufttrafikleder erhåller bolaget under åren 1925—1927 nedannämnda subvention: för leden ..... kr. .... öre per flygkilometer, dock högst ..... kr. för år, för leden ..... kr. .... öre per flygkilometer, dock högst ..... kr. för år o. s. v.

Om en leds sträckning enligt Kungl. Maj:ts föreskrift ändras, kan subventionen ökas eller minskas beroende huvudsakligen på den förändrade ledens längd i förhållande till den ursprungliga leden.

Beslutar Kungl. Maj:t, på framställning av generalpoststyrelsen eller eljest, att trafiken å någon led skall nedläggas och i stället annan led trafikeras, bestämmer Kungl. Maj:t subventionen för trafiken å den nya leden.

Finner Kungl. Maj:t att till följd av sänkning av priset å materialier eller förnödenheter, som erfordras för bolagets lufttrafik, den beviljade subventionen uppenbarligen är för hög, äger Kungl. Maj:t föreskriva, att subventionen för ett följande år skall nedsättas, dock högst med 25 % av det belopp, som fastställts i detta avtal.

Luftfartsmyndigheten bestämmer det antal kilometer, som beträffande varje särskild led skall komma i fråga vid beräkning av subventionsbeloppet.

Subvention utgår för ändamålsenlig enkel tur. Vad som menas med ändamålsenlig tur bestämmas av luftfartsmyndigheten efter generalpoststyrelsens hörande. Huruvida och i så fall med vilket belopp ersättning skall utgå för andra turer än ändamålsenliga sådana, bestämmas likaledes av luftfartsmyndigheten efter hörande av generalpoststyrelsen.

## § 17.

Med den vinst, som förefinnes enligt fastställd balansräkning, förfäres, i den mån vinsten ej skall avsättas till reservfonden, på följande sätt.

Vinsten fördelas mellan aktieägarna i enlighet med bolagsordningens bestämmelser.

Vinstutdelning må dock, innan staten av vinsten erhållit vad nedan stadgas, ej beslutas med högre belopp än som motsvarar 5 procent å den del av aktiekapitalet, som inbetalats i penningar eller medelst överlåtande av materiel, som är erforderlig för bolagets verksamhet. Huru stor del av

aktiekapitalet, som må anses vara på sådant sätt inbetald, bestämmes av Kungl. Maj:t, efter hörande av de utav Kungl. Maj:t utsedda styrelseledamöterna.

Av den vinst, som överstiger fem procent å den del av aktiekapitalet, som blivit på ovan angivet sätt inbetald och av Kungl. Maj:t fastställd, skola till staten överlämnas följande belopp, nämligen:

om vinsten överstiger fem procent men ej sex procent, tjugufem procent av vinsten, i den mån den överstiger fem procent, om vinsten överstiger sex procent men ej sju procent, ytterligare femtio procent av vinsten, i den mån den överstiger sex procent,

om vinsten överstiger sju procent men ej åtta procent, ytterligare sjuttiofem procent av vinsten, i den mån den överstiger sju procent;

varjämte, om vinsten överstiger åtta procent, skall till staten överlämnas, förutom vad ovan sagts, hela vinsten, i den mån den överstiger åtta procent.

Om, sedan överlämnande av vinst till staten påbörjats, bolagets vinst något år icke uppgår till belopp, motsvarande fem procent å på ovan angivet sätt inbetald och av Kungl. Maj:t fastställd del av aktiekapitalet, må vad häri brustit utdelas till aktieägarna av kommande års vinster, innan överlämnande av vinst till staten ånyo vidtager.

#### § 18.

Innan bolaget träffar slutlig överenskommelse med myndighet inom eller utom riket eller med annat luftfartsföretag i fråga om lufttrafik, skall förslaget därom underställas prövning av luftfartsmyndigheten, som, i fall den så anser erforderligt, hänskjuter frågan till Kungl. Maj:ts avgörande.

#### § 19.

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

#### § 20.

Finner Kungl. Maj:t, att styrelsen eller bolaget icke ställt sig till efter rättelse någon av de i detta avtal intagna bestämmelser, äger Kungl. Maj:t, efter anmälan av luftfartsmyndigheten eller någon av de av Kungl. Maj:t förordnade ledamöterna i bolagets styrelse, förordna dels om upphörande av utbetalning av den bolaget genom avtalet tillförsäkrade subventionen dels ock om återbäring av så stor del av den för det löpande året till bolaget redan utbetalade subventionen, som Kungl. Maj:t prövar motsvara statens förlust till följd av bolagets underlåtenhet att uppfylla kontraktets bestämmelser.

#### § 21.

Detta avtal gäller med de i § 22 angivna undantag från och med den 1925 till och med den 31 december 1927. Därest avtalet icke före den 1 oktober 1927 av någondera parten uppsäges, förlänges avtalets giltighet till utgången av år 1929.

#### § 22.

Därest bolaget icke skulle på sätt, som Kungl. Maj:t anser tillfredsställande, uppehålla den lufttrafik, för vilken bolaget enligt detta avtal åtnjuter subvention, äger Kungl. Maj:t uppsäga avtalet till upphörande två månader efter uppsägningen.



Bolaget är likaledes berättigat att uppsäga avtalet till upphörande två månader efter uppsägningen, om till följd av förändrade omständigheter den av Kungl. Maj:t subventionerade lufttrafiken icke kan uppehållas utan betydande förlust för bolaget.

## § 23.

Detta avtal må icke utan Kungl. Maj:ts medgivande på annan överlatas.

Det torde vara uppenbart, att därest staten i den omfattning, varom nu är fråga, understödjer en regelbunden lufttrafik, staten bör bereda sig tillräckliga garantier för att de sålunda från dess sida gjorda uppoffringarna medföra det bästa resultatet. I det av de sakkunniga uppgjorda avtalsförslaget, vilket synes vara av beskaffenhet att huvudsakligen kunna godtagas, äro också intagna föreskrifter, som möjliggöra, att staten får erforderligt inflytande på det subventionerade företagens ledning samt att alla erfarenheter från lufttrafikens verksamhet komma Sverige till godo. Enligt avtalet skulle sålunda de av Kungl. Maj:t utsedda ledamöterna i företagens styrelse komma att få ett avgörande inflytande på bolagets och luftledningarnas skötsel, och hava tillika föreskrifter meddelats om att aktieägare och styrelseledamöter ävensom såvitt möjligt i bolagets tjänst anställda personer skola vara svenska medborgare.

Departements-  
chefen.

De flesta bestämmelserna i avtalet torde icke behöva någon vidare förklaring.

Subventionen skulle enligt de sakkunnigas förslag tillmätas på sådant sätt, att densamma jämte beräknade inkomster för passagerar- och godsbefordran kan antagas täcka de beräknade utgifterna, varibland inräknats avskrivning enligt samma grunder, som tänkts skola gälla beträffande amortering av statslånet, samt ränta efter fem procent å den använda flygmaterielens värde och å nödvändigt rörelsekapital. Med det använda beräkningssättet, som ej givit mig anledning till erinran, torde behörig förräntning och amortering av statslånet kunna påräknas, samtidigt som man ej synes behöva befara, att det subventionerade luftfartsföretaget råkar i ekonomiska svårigheter och icke kan uppehålla trafiken på ett tillfredsställande och betryggande sätt. De sakkunniga hava verkställt ingående beräkningar rörande de understöd, som enligt förenämnda beräkningssätt skulle behöva utbetalas för de olika linjer, som anses behöva ifrågakomma för lufttrafik. I dessa beräkningar, vilka som bilagor nr 2--5 vidfogas protokollet, finnas emellertid åtskilliga ovissa faktorer, och det är därför möjligt, att företagens ägare med de bestämda subventionerna, för vilkas belopp jag i det följande skall redogöra, skulle kunna erhålla väl hög vinst, särskilt om passagerarfrekvensen blir större än de sakkunniga antagit. I § 17 av avtalet har därför föreskrivits, att viss del av den vinst, som överstiger 5 procent, skall överlämnas till staten. Att bestämma, att all vinst över 5 procent skall tillkomma staten, torde icke vara lämpligt, utan aktieägarnas vinst bör, i fall företaget under ett år gått bra, ytterligare kunna något ökas. Härigenom får bolagets ledning intresse av en sparsam drift och att göra ansträngningar för erhållande av passagerare och fraktgods i så stor omfattning som möjligt. Överlämnandet av vinst till staten skulle dock ske efter sådan grund, att högsta

utdelningen till aktieägarna icke kommer att överstiga  $6\frac{1}{2}$  procent å det på visst sätt bestämda kapitalet. De sakkunniga hava ansett, att, om ett aktiebolag erhåller subvention, utdelning icke i alla fall bör få beräknas å hela det i bolagets räkenskaper upptagna kapitalet. Om t. ex. en del av aktierna utgör ersättning för onödigt höga organisationskostnader eller för materiel, som måst betalas till överpris till följd av att kontant likvid icke kunnat ske, bör enligt de sakkunnigas förmenande det kapital, på vilket utdelning får beräknas, kunna enligt i avtalet angivna grunder av Kungl. Maj:t nedsättas. De sakkunnigas sålunda uttalade åsikt anser jag mig böra biträda.

I 21 § hava de sakkunniga föreslagit, att avtalet skulle gälla till och med den 31 december 1927 och, om uppsägning ej skedde före den 1 oktober 1927, förlängas till utgången av år 1929. Härutinnan hava de sakkunniga framhållit, att det syntes dem önskvärt, att tillräckligt lång avtalstid bestämdes, bland annat av den anledningen, att därigenom en behöfelig kapitalanskaffning möjliggjordes för bolaget. Å andra sidan syntes det vara av intresse för staten att icke, för den händelse avsevärda förändringar skulle inträffa inom lufttrafikområdet (till exempel möjligheter yppas för lufttrafiknattetid), vara bunden av ett alltför länge gällande avtal.

I likhet med de sakkunniga håller jag före, att det företag, med vilket avtal kommer att avslutas om uppehållande av driften, bör hava visshet om understöd för någon tid framåt, för den händelse företaget på nöjaktigt sätt sköter trafiken. Tiden för avtalets giltighet synes dock böra avse minst tre år och därför lämpligen, då avtalet bör utgå med jämnt kalenderår, bestämmas till utgången av år 1928 eller, om uppsägning ej sker före den 1 oktober 1928, till utgången av år 1930. Därest riksdagen lämnar sitt medgivande till att avtal får avslutas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sålunda angivits, skulle detta innebära, att anslag enligt i avtalet angivna grunder erfordras icke blott för budgetåret 1925—1926 utan även för de följande tre budgetåren. En förlängning av avtalet bör givetvis ej äga rum utan föregången prövning, huruvida ej en nedsättning kan ske i de föreslagna subventionsbeloppen.

I bolagsordningen för företag, med vilket kontrakt avslutas, böra intagas bestämmelser i enlighet med föreskrifterna i §§ 2 och 5 angående rätt för Kungl. Maj:t att utse två ledamöter i bolagets styrelse samt en revisor för granskning av styrelsens förvaltning och bolagets räkenskaper. Därjämte bör i bolagsordningen intagas bestämmelse, att föreskrifterna i nämnda §§ icke få ändras, utan att Kungl. Maj:t därtill lämnat medgivande.

Vad angår frågan om de leder, som lämpligast böra av svenskt företag trafikeras med luftfartyg, hava de sakkunniga till en början anfört följande:

Luftfarts-  
leder,  
som böra  
understöddas.

De sakkunniga hava kommit till den uppfattningen, att med ett anordnande av lufttrafik inom landet det icke torde, särskilt med hänsyn till att våra större städer i regel äro förbundna med varandra med bland annat natt-tåg, kunna för närvarande erhållas några nämnvärda reella tidsvinster. De skäl, som tala för anordnande av luftförbindelser mellan enbart inrikes orter, hava icke syntes de sakkunniga vara så vägande, att de för närvarande motivera de uppoffringar från statens sida, som måste bliva följden av ett anordnande av dylika luftleder.

I förbindelserna med utlandet däremot kunna redan nu ganska väsentliga tidsvinster erhållas genom användande av flygplan som befordringsmedel för passagerare, post och gods. Detta gäller i all synnerhet vid förbindelser, vilka nu helt eller till större delen uppehållas sjöledes.

De sakkunniga hålla före, att lufttrafik å en led *Malmö--Köpenhamn--Hamburg--Amsterdam* skulle för närvarande medföra de största allmänna fördelarna för Sverige, i all synnerhet ur kommunikationssynpunkt, och hava de sakkunniga som sin åsikt uttalat, att denna led bör i *första* rummet ifrågakomma för svensk lufttrafik. Härom yttra de sakkunniga:

Som bekant utfördes under viss tid föregående år reguljär befordran av passagerare, post och gods mellan bland annat Malmö och Hamburg. Genom anlitande av denna luftförbindelse, ävensom av en anslutande, av danskt-tyskt-holländskt lufttrafikföretag uppehållen lufttrafik mellan Hamburg och Rotterdam, kunde passagerare och post m. m. från Sverige framkomma till exempelvis London i regel ungefär ett halvt dygn tidigare, än om befordran skett med båt- och tåglägenheter. Denna lufttrafik, som möjliggjordes tack vare en jämförelsevis hög ersättning från svenska postverket för postbefordringen å leden, har emellertid, enligt de sakkunnigas åsikt, icke visat sig kunna fylla de anspråk på regelbundenhet m. m., som man med fog bör kunna ställa på en lufttrafikförbindelse av den betydelse, som det här är fråga om. De sakkunniga hava kommit till den uppfattningen, att detta förhållande bland annat berott på de vid trafiken mellan Malmö och Hamburg föregående år använda *en*-motoriga flygplanen, vilka, som i det efterföljande skall beröras, äro mera beroende av väder och vind än flermotoriga flygplan, ävensom på vissa svårigheter vid samtrafiken med här ovan omfördälda lufttrafikföretag, som fullgjorde trafiken mellan Hamburg och Rotterdam. Det har syntts de sakkunniga nödvändigt att, för trafikerande av den för våra förbindelser med Västeuropa m. m. viktiga luftleden mellan Malmö och Holland, begagna sig av, såsom i det efterföljande närmare skall beröras, snabbare och mera driftsäkra flygplan. Genom en sålunda erhållen ökad snabbhet hos flygplanen bör också anslutning kunna vinnas till samma dag från Amsterdam till London respektive Paris avgående flygplan, något som icke torde vara möjligt med användande av sådana plan, som föregående år begagnades å leden Malmö--Hamburg.

Tidtabellen för luftleden Malmö--Amsterdam ävensom för anslutande luftleder Amsterdam--London respektive Paris bleve lämpligen i enlighet med nedanstående.

Söckendagar				Söckendagar	
8.0 f. m.	fr.	↕	Malmö .....	↑	t. 6.0 e. m.
8.15 "	t.		Köpenhamn .....	fr.	5.45 "
8.30 "	fr.		" .....	t.	5.30 "
10.30 "	t.		Hamburg .....	fr.	3.30 "
11.0 "	fr.		" .....	t.	3.0 "
2.0 e. m.	t.		Amsterdam .....	fr.	12.0 "
2.30 e. m.	fr.		" .....	t.	11.0 f. m. 11.0 f. m.
5.30 "	t.		London .....	fr.	8.0 "
6.30 "	t.	↓	Paris .....	fr.	7.0 "

Söckendagar

Avgången från Malmö skulle följaktligen äga rum i omedelbar anslutning till de från Stockholm och Oslo (Göteborg) på morgonen till Malmö an-

Leden  
Malmö--  
Hamburg--  
Amsterdam.

kommande nattågen (för närvarande kl. 7.20 resp. 7.25 fm.), och ankomsten till t. ex. London och Paris äga rum redan på eftermiddagen samma dag. Luftbefordringen mellan Amsterdam och London resp. Paris kommer att under instundande flygsäsong, enligt vad de sakkunniga erfarit, ske genom lufttrafikföretags i England resp. Frankrike försorg.

Därest en lufttrafik mellan Malmö och Amsterdam komme att anordnas på sätt, här ovan angivits, skulle passagerare och post m. m. från bland annat Sverige kunna framkomma till t. ex. London mer än ett dygn tidigare än vid befordran med för närvarande använda kommunikationsmedel. Jämväl beträffande passagerare m. m. till Holland, Belgien, Frankrike, Spanien, Portugal, vissa delar av Tyskland m. m. skulle, som av en uppgjord tablå framgår, befordringstiden, genom anlåtande av ifrågavarande luftleder, komma att nedbringas högst väsentligt. Befordringstiden för passagerare, post m. m. till Nord- och Sydamerika kan också i vissa fall icke oväsentligt förkortas genom luftledernas ifråga användande. Även i riktning till Sverige skulle tidsvinsterna bliva ungefärligen lika stora. Därtill kommer, att för passagerare, post m. m. mellan bland andra Finland och Norge samt vissa delar av Danmark, å ena, samt särskilt England och Västeuropa, å andra sidan, den ifrågasatta leden skulle komma att medföra avsevärda tidsvinster — i stort sett desamma som för Sveriges vidkommande.

Det synes de sakkunniga nödvändigt, att å ifrågavarande luftled mellan Malmö och Amsterdam, på vilken de största krav ifråga om trafikreguleringen m. m. ställas, endast den bästa tillgängliga flygmateriel kommer till användning. Vid valet mellan lant- eller vattenflygplan hava de sakkunniga stannat vid de förra, dels därför att ledens sträckning huvudsakligen går över land och dels på grund av att lantflygplan äro snabbare. Av åtskilliga skäl hava de sakkunniga vidare ansett, att de å denna led använda flygplanen böra vara försedda med flera motorer. Därigenom att drivkraften å sådana flygplan är förlagd till flera installationer vinnas betydligt större säkerhet i trafiken än med användande av enmotoriga flygplan. Skulle nämligen drivkraften upphöra från en kraftkälla, så bör den eller de övriga kraftkällorna förmå föra flygplanet till önskad plats även från lägre höjd. Det är givetvis endast under förutsättning, att de ifrågasatta flermotoriga flygplanen uppfylla detta villkor, som de böra komma ifråga för användning å denna led. Därtill kommer den omständigheten, att luftfärderna å leden ju delvis måste ske över vatten. För att även därunder tillförsäkra passagerare största möjliga säkerhet, böra flygplanen vara försedda med mer än en motor. Dessa större flygplan kunna lättare förses med radioinstallation, något som också i icke ringa mån skulle bidra till att öka säkerheten vid luftfärderna m. m.

De sakkunniga tillåta sig dessutom framhålla, att man i utlandet mer och mer synes övergå till användande i lufttrafik av flermotoriga flygplan. Så är, enligt vad de sakkunniga inhämtat, fallet t. ex. i England.

Ett förhållande, som även i sin mån talar för användning av flermotoriga flygplan å nu ifrågavarande led, är, att anlåtande av sådana tvivelsutan möjliggör en bättre regularitet vid trafikens uppehållande än vad som är möjligt med en-motoriga flygplan. I många fall, vid låg molnhöjd eller dylikt, är det onekligen förenat med vissa risker att med en-motoriga lantflygplan flyga i all synnerhet över vatten. Det ligger i sakens natur, att fler-motoriga flygplan kunna fullgöra trafiken under väderleksförhållanden, varunder en-motoriga flygplan icke — eller endast med stor risk — skulle kunna användas.

Vad vidare beträffar lastförmågan hos de flygplan, som borde komma till användning å en luftled mellan Malmö och Amsterdam, hålla de sakkunniga före, att flygplan med plats för 8 å 10 personer, förutom erforderligt

utrymme för post och bagage, lämpligen borde ifrågakomma. Visserligen finnes anledning förmoda, att till en början passagerarefrekvensen å ifrågavarande luftled möjligen icke kommer att göra flygplan av denna storlek behöfliga, men de sakkunniga hava all anledning förvänta, att med den stora säkerhet, som de flermotoriga planen erbjuda, passagerareantalet rätt snart kommer att ökas. Så har visat sig vara fallet på nära nog alla hittillsvarande luftleder. Exempelvis har å luftlederna mellan England och kontinenten antalet passagerare varit följande:

under tiden	1 <sup>a</sup> 1920	—	3 <sup>1</sup> 1921	.....	6,720	st.
»	»	—	» 1922	.....	11,042	» och
»	»	—	» 1923	.....	13,172	»

Det torde, enligt de sakkunnigas mening, under alla omständigheter icke vara tillrådligt, att vid nyanskaffning av flygplan inköpa sådana, som inom en snar framtid skulle visa sig otillräckliga i fråga om passagerarplatser och utrymme för post och gods. Bland annat på grund av den ganska knappa tid, som stått de sakkunniga till buds för fullgörandet av deras uppdrag, anse sig de sakkunniga icke för närvarande kunna mera bestämt uttala sig om, vilken typ av flermotoriga större flygplan, som lämpligen bör komma till användning vid trafik å ifrågavarande luftled. Det synes emellertid de sakkunniga vara nödvändigt, att, eftersom på flygområdet utvecklingen synbarligen går hastigt framåt, för trafiken ifråga välja en flygplantyp, som är så modern som möjligt och konstruerad med särskild hänsyn till bland annat passagerarbefordran. Enligt de sakkunnigas mening torde det dessutom vara av stort värde, att flygplanen bland annat hava så lång livslängd som möjligt, ävensom att underhålls- och reparationskostnaderna bliva de minsta möjliga.

De sakkunniga vilja som sin mening uttala, att Kungl. Maj:t bör bestämman, vilka typer av flermotoriga större flygplan som böra komma till användning å nu ifrågavarande led.

De sakkunniga tillåta sig i detta sammanhang fästa uppmärksamheten på att vid val av flygplantyp hänsyn bland annat måste tagas till, huruvida Tyskland tillåter lufttrafik över sitt område med typen ifråga, och huruvida den eller de flygplatser i Sverige, som komma till användning, äro lämpade för start och landning med flygplan av den typ, som ifrågasättes.

För trafik å leden Malmö—Amsterdam i förut angiven omfattning erfordras, enligt de sakkunnigas uppfattning, fyra stycken större flermotoriga flygplan. Med hänsyn likväl till de avsevärda kostnader, som flygplan av den beskaffenhet, det nu är fråga om, betinga, vilja de sakkunniga som sin mening framhålla, att till en början endast tre dylika flygplan böra anskaffas för trafiken ifråga. Därest detta antal möjligen skulle visa sig för litet för ett fullgott trafikerande av leden, torde det böra bero på Kungl. Maj:ts omprövning, huruvida ytterligare ett dylikt flygplan bör inköpas, eller om man icke vid vissa tillfällen kunde begagna sig av en-motoriga flygplan.

Såsom framgår av en i det föregående intagen tidtabell för den ifrågasatta luftleden mellan Malmö och Amsterdam vore det avsett, att även Köpenhamn skulle angöras. Bland annat av den anledningen att sålunda luftledens utgångspunkt, Malmö, i detta fall kan sägas nära nog sammanfalla med Köpenhamn, ifrågasätta de sakkunniga, huruvida icke ett på lika skyldigheter och rättigheter fotat samarbete med Danmark skulle kunna åstadkommas för ifrågavarande luftleds trafikerande. Ett sådant samarbete synes också synnerligen önskvärt särskilt av den anledningen, att därigenom vardera landets, Sverige och Danmark, utgifter för luftförbindelserna med västra Europa m. m. skulle i väsentlig grad nedbringas.

De sakkunniga hava verkställt vissa beräkningar å de med en lufttrafik med fler-motoriga större flygplan å linjen Malmö—Amsterdam förenade kostnaderna m. m. Därvid har, i anledning av vad ovan anförts, räknats med trafikens utförande enligt tvenne alternativ d. v. s. 1) enbart svensk trafik och 2) hälften svensk och hälften dansk trafik.

I båda fallen har räknats med trafik under en tidsperiod av sex månader årligen. Kalkylerna ifråga återfinnas i bilagorna (nr:is 2 och 3).

Såsom framgår av dessa, uppskattas driftförlusten till enligt alt. I) 378,000 kronor, motsvarande 1 krona 75 öre per flygkilometer och enligt alt. II) till 227,000 kronor, motsvarande 2 kronor 10 öre per flygkilometer.

Att driftförlusten per flygkilometer enligt alt. II blir högre än enligt alt. I beror på att *tvenne* (enligt alt. I minst tre) flygplan torde vara erforderliga för trafik enligt alt. II, samt att kostnaderna för personal, försäkringar m. m. enligt sistnämnda alternativ bliva åtskilligt högre än hälften av samma kostnader enligt alt. I.

Vid beräkning av inkomsterna har räknats med, att i medeltal halva antalet passagerareplatser, d. v. s. omkring fem stycken, blir besatt. En sådan passagerarefrekvens är måhända beträffande första tiden väl högt beräknad, men å andra sidan har någon inkomst för befordran av gods icke medtagits.

Departements-  
chefen.

Bland de luftfarleder, vilkas trafikering ifrågasatts, hava de sakkunniga ansett, att leden Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Amsterdam vore den, som erbjuder de största fördelarna och därför i främsta rummet borde understödjas. För denna åsikt hava de sakkunniga anført fullgoda skäl, och avsluter jag mig till de sakkunnigas mening.

Enligt de sakkunnigas förslag borde nämnda led trafikeras med fler-motoriga lantflygplan. Om vattenflygplan skulle användas, måste ledens sträckning till Hamburg förläggas längs kusten och över Kielkanalen, varigenom den bleve betydligt längre än om den, såsom hittills skett, huvudsakligen går över land. Enär vidare för fortsättningen från Hamburg till Amsterdam måste användas lantflygplan bland annat av den anledningen att i Amsterdam endast finnes lantflygstation, men sjöflygstationen i Hamburg är belägen långt ifrån lantflygstationen, skulle även genom transporten mellan de båda stationerna i Hamburg tidsutdräkt förorsakas. Vid den trafik, som förut uppehållits å leden Malmö—Hamburg och å leden Köpenhamn—Hamburg, hava också lantflygplan kommit till användning. Någon ändring i detta förhållande torde icke böra ske.

Skola sålunda lantflygplan begagnas, har man att välja mellan större fler-motoriga plan, som av de sakkunniga förordats, eller sådana mindre en-motoriga flygplan, som förut av såväl aktiebolaget aerotransport som utländska bolag använts å nämnda luftfarleder. Vid användning av den förra typen måste statsunderstödet för de närmaste åren bliva ej oväsentligt högre.

Enligt av de sakkunniga verkställda beräkningar skulle statens understöd för lufttrafik mellan Malmö och Amsterdam varje söckendag under 6 månader om året med fler-motoriga plan, rymmande 10 passagerare, behöva för den period, det här gäller, uppgå till 378,000 kronor årligen. Därest flygningen blott äger rum tre gånger i veckan under samma tid, skulle under-

stödet uppgå till 227,000 kronor. I fall åter mindre flygplan med plats för 4 passagerare komma till användning, skulle statens understöd kunna minskas i det förra fallet till 249,000 kronor och i det senare fallet till 146,000 kronor.

De skäl, som av de sakkunniga anförts för användning av flermotoriga flygplan, hava emellertid synts mig så bärande, att de torde motivera de större uppoffringar från statens sida, som begagnande av dessa plan skulle medföra. Främst är härvid att märka, att de flermotoriga planen i avseende å säkerheten äro de enmotoriga avsevärt överlägsna, vilket är av särskild vikt, då trafiken på en betydande sträcka skulle gå fram med lantflygplan över vatten. De flermotoriga planen äro även, såsom de sakkunniga framhållit, betydligt snabbare och möjliggöra upprätthållande av en mera regelbunden trafik. Den tilltänkta direkta anslutningen från Amsterdam med flygplan till London och Paris kan sålunda endast på detta sätt komma till stånd. Överhuvud taget måste det anses av synnerligen stor vikt, att om staten nu skall bidra till igångsättande av en svensk luftfart, i trafiken användes den mest driftsäkra och moderna materiel, som står till förfogande, så att trafiken kan fungera regelbundet och olyckshändelser, i den mån så är möjligt, undvikas, samt allmänheten redan från början får förtroende för det nya trafikmedlet. Den ökade trafikfrekvens, som på sådant sätt är att förvänta, medför i sin tur ökade möjligheter för luftfarten att efter en övergångstid bliva ekonomiskt bärkraftig utan statens stöd.

I likhet med de sakkunniga håller jag före, att ett samarbete med Danmark på ifrågavarande led är önskvärt. Härigenom skulle båda ländernas utgifter för luftförbindelserna med västra Europa i väsentlig grad nedbringas. Det är dock icke möjligt att för närvarande avgöra, huruvida ett dylikt samarbete kan komma till stånd. Detta synes ej heller beträffande den nu ifrågavarande linjen böra uppställas som förutsättning för statssubvention, helst som från dansk sida det viktigaste intresset torde vara att upprätthålla flygförbindelse på eftermiddagen från Köpenhamn till Berlin och Hamburg, under det att Sverige har särskild fördel av flygförbindelse på morgonen från Malmö till Amsterdam i anslutning till de svenska nattågen från Stockholm och Göteborg. Man torde därför böra vara beredd på att från svensk sida ensam kunna bedriva trafiken å linjen Malmö—Amsterdam. Då jag i likhet med de sakkunniga utgår från att daglig förbindelse å linjen, med undantag för söndagarna, må, om så finnes lämpligt, kunna åvägbringas, torde så stort anslag böra äskas av riksdagen, att Sverige ensamt kan fullgöra en tur fram och åter varje söckendag mellan Malmö och Amsterdam med flermotoriga plan. För denna led skulle alltså för budgetåret 1925—1926 begäras ett anslag av 378,000 kronor.

Därvid har lagts till grund ett beräknat understöd av 1 krona 75 öre per flygkilometer, vilket alltså skulle överstiga den subvention av 1 krona 50 öre per flygkilometer, som aktiebolaget aeratransport begärt. Härvid är emellertid att märka, att bolagets anbud avsåg trafikering av sex olika linjer och att vid större trafik kostnaden per flygkilometer kan hållas lägre.

Den av mig nu ifrågasatta subventionen för trafik å linjen Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Amsterdam förutsätter givetvis upphävande av det till

utgången av oktober 1925 gällande kontraktet med aktiebolaget aerotransport- om trafikerande av linjen Malmö—Hamburg med understöd av postmedel.

Leden  
Stockholm—  
Hälsingfors.

De sakkunniga hava ansett, att den led, som i andra rummet bör ifrågakomma för lufttrafik, vore leden *Stockholm—Hälsingfors*. De sakkunniga anföra härom:

Såsom av en upprättad tablå framgår, förefinnas sommartiden, eller under den tid, flygning under innevarande år vore avsedd att äga rum, fem båt-lägenheter i veckan från Stockholm till Åbo eller Hälsingfors. Enligt de sakkunnigas mening borde lufttrafiken mellan Stockholm och Hälsingfors, i likhet med trafiken å linjen Malmö—Amsterdam, fullgöras endast å söcken-dagar och borde å den förra leden äga rum ungefärligen efter nedanstående tidtabell:

Söckendagar			
10.30 f. m.	↘	Stockholm .....	↗
			6.0 e. m.
2.0 e. m.	↙	Hälsingfors .....	↘
			2.30 "
			Söckendagar

Av nyssnämnda tablå framgå de väsentliga tidsvinster beträffande passagerare och post m. m. till och från Hälsingfors, som, i jämförelse med hittills vanliga kommunikationsmedel, skulle erhållas med en lufttrafik å ifrågavarande led. En resa med båt m. m. mellan Stockholm och Hälsingfors tager 22 å 25 timmar i anspråk, under det att ett flygplan bör kunna tillryggalägga samma sträcka på omkring 3½ timmar. Det förhållandet, att lufttrafiken skulle, såsom ovan sagts, äga rum alla vardagar, bidrager givetvis också, eftersom båtkommunikationer ju förefinnas endast vissa dagar i veckan, att i ganska väsentlig grad öka de med lufttrafik å denna led erhållna tidsvinster.

Därtill kommer, att en lufttrafik å ifrågavarande led medför tidsvinster, icke endast beträffande passagerare och post m. m. till och från själva Hälsingfors, utan även till och från största delen av det övriga Finland och även bland annat vissa delar av Ryssland och Estland. En luftled mellan Stockholm och Hälsingfors skulle bliva ett synnerligen lämpligt komplement till den tidigare omförmälda luftleden Malmö—Amsterdam. I all synnerhet genom anordnande av båda dessa luftleder kan åstadkommas en värdefull transitled för post och passagerare m. m. från England och Västeuropa till Finland och vissa delar av Ryssland m. m. samt vice versa.

På sakens nuvarande ståndpunkt hålla emellertid de sakkunniga bestämt före, att, eftersom en luftled mellan Stockholm och Hälsingfors måste anses vara ett finskt i minst lika hög grad som ett svenskt intresse och med hänsyn till, att Sverige givetvis icke bör mer än vad som kan anses skäligt göra uppoffringar för åstadkommande av reguljära lufttrafikleder, förutsättningen för luftledens ifråga tillkomst bör vara, att från finsk sida fullgöres hälften av trafiken.

Tills vidare torde en lufttrafik mellan Stockholm och Hälsingfors böra äga rum under högst fyra sommarmånader årligen. Sommarmånader böra väljas därför att dessa, på flygningens nuvarande ståndpunkt, och innan mera erfarenhet å leden vunnits, äro de för flygning gynnsammaste. Av kostnadsskäl torde vidare trafiken tillsvidare böra inskränkas till nyssnämnda antal månader under sommaren, vilken årstid är den för passagerarflygning mest tilldragande.

Å nu ifrågavarande led böra helt naturligt vattenflygplan, åtminstone under den isfria tiden, användas. Givetvis skulle det ur flera synpunkter vara mest fördelaktigt, därest också för lufttrafiken mellan Stockholm och Hälsingfors fler-motoriga flygplan komme till användning. Emellertid måste dock de sak-



kunniga av kostnadsskäl och eftersom ganska stor säkerhet i trafiken å denna led onekligen erhålles även med en-motoriga vattenflygplan, för närvarande avstyrka en sådan anskaffning. Passagerarefrekvensen å leden torde ej heller för närvarande giva anledning till bruk av större plan än de, som under en kortare tids lufttrafik å leden föregående år användes, d. v. s. med plats för omkring fyra passagerare.

Emellertid skulle det vara av stort värde att vinna erfarenheter, hur en lufttrafik *vintertid* mellan Stockholm och Hälsingfors ur olika synpunkter skulle gestalta sig. De sakkunniga hava haft under omprövning ett förslag att insätta de för leden Malmö—Amsterdam här ovan föreslagna fler-motoriga större flygplanen i vintertrafik mellan Stockholm och Hälsingfors. Utom erfarenheter skulle därigenom också vinnas den fördelen, att dessa flermotoriga plan bleve bättre utnyttjade. De sakkunniga hava dock med hänsyn till kostnaderna icke för närvarande ansett sig kunna förorda en sådan åtgärd. Men det skulle, som ovan antytts, enligt de sakkunnigas mening vara betydelsefullt, om försökstrafik under åtminstone en kortare vinterperiod kunde anordnas. Emellertid hava några kostnader för detta ändamål icke beräknats.

För sommartrafik med en-motoriga flygplan å leden Stockholm—Hälsingfors under fyra månaders tid hava de sakkunniga uppgjort vissa kostnadsberäkningar (bil. nr 4). Vid beräkningarna hava, i anledning av vad ovan anförts, de sakkunniga utgått ifrån, att halva trafiken å leden ifråga ombesörjes från finsk sida. Av kalkylen framgår, att ett årligt underskott, för Sveriges del, å trafiken av omkring 62,000 kronor, motsvarande 1 krona 50 öre per flygkilometer, torde uppkomma.

I likhet med de sakkunniga anser jag, att luftfarleden mellan Stockholm och Hälsingfors i andra rummet bör ifrågakomma till understöd, särskilt med hänsyn till den stora tidsvinst, som genom denna leds trafikerande erhålles.

Departements-  
chefen.

Då Finlands intresse av leden bör vara minst lika stort som Sveriges, bör en förutsättning för svenskt statsunderstöd vara, att finskt luftfartsföretag fullgör halva antalet turer. Mot de sakkunnigas förslag, att leden skall upprätthållas fyra månader om året, har jag icke något att erinra. I enlighet med de sakkunnigas beräkningar skulle härför behövas statsbidrag å 62,000 kronor.

Vid den undersökning ifråga om för svensk lufttrafik önskvärda och lämpliga leder, som de sakkunniga företagit, hava de sakkunniga kommit till den uppfattningen, att en linje *Oslo—Göteborg—Köpenhamn* kunde i tredje rummet ifrågakomma. Härom yttra de sakkunniga:

Leden  
Oslo—  
Göteborg—  
Köpenhamn.

Enligt utarbetad plan skulle en lufttrafik å denna led äga rum ungefärligen enligt nedanstående tidtabell:

Söckendagar					
8.30 f. m.	fr.	↙	Oslo .....	↑	t. 6.0 e. m.
11.0	»	t.	Göteborg .....	↑	fr. 3.30 »
12.0 e. m.	fr.	t.	»	↑	t. 2.45 »
2.30	»	t.	↓ Köpenhamn .....	↑	fr. 12.15 »
Söckendagar					

Enligt vad de sakkunniga erfarit torde anslutande luftleder, dels mellan Köpenhamn och Hamburg och dels mellan Köpenhamn och Berlin, komma

*Bihang till riksdagens protokoll 1925. 1 saml. 82 häft. (Nr 93.)* 335 25 3

att förefinnas under instundande flygsäsong. Dessa luftleder torde komma att trafikeras av danskt luftrafikföretag i gemenskap med tyskt sådant. De ifrågasatta tidtabellerna för sistnämnda luftleder äro i enlighet med nedanstående:

## Söckendagar

4.0 e. m.	fr.	↘	Köpenhamn	...	↑	t.	11.10 f. m.
6.30 »	t.	↓	Hamburg	.....	↗	fr.	9.0 »

Skd

## Skd

3.0 e. m.	fr.	↘	Köpenhamn	.....	↑	t.	11.45 f. m.
6.15 »	t.	↓	Berlin	.....	↗	fr.	8.30 »

Söckendagar

Såsom framgår av en upprättad tablå kan ett anlitande av nu ifrågavarande luftled, Oslo—Göteborg—Köpenhamn, för Göteborgs vidkommande medföra vissa tidsvinster i jämförelse med befordran med bl. a. de från Göteborg vid middagstiden avgående tågen till kontinenten och till Norge. A ovan nämnda tablå är även angiven en jämförelse mellan de tidsvinster, som skulle erhållas med anlitande av nu ifrågasatt luftled å sträckan mellan Göteborg och Köpenhamn m. m., och vid befordran med tåg från Göteborg till Malmö vid midnatt med anslutning till den förut i denna skrivelse föreslagna luftleden Malmö—Amsterdam. En närmare granskning av tablåen ifråga visar, att tidsvinster kunna, genom användning av luftleden Oslo—Göteborg—Köpenhamn m. m., uppstå för bl. a. resande och post till exempelvis Bremen, Berlin, Danzig, Hamburg, Köpenhamn, Madrid, Oslo, Prag, Rom, Trondhjem, Warschau och Wien.

För ifrågavarande leds anordnande talar också det önskvärda i att den luftrafik mellan Oslo och eventuellt framtida luftleder inom Norge, å ena, samt bland annat Köpenhamn, å andra sidan, som sannolikt förr eller senare kommer till stånd, icke går förbi Sveriges viktigaste handelsstad, Göteborg, något som emellertid torde vara att befara, därest icke åtgärder i tid vidtagas för säkerställande av de svenska intressena i detta avseende. Alla erkänna och uppskatta fördelen av goda järnvägsförbindelser med vårt västra grannland. Det vore otvivelaktigt synnerligen lämpligt att i tid söka draga luftrafiken från Oslo och söderut över så många som möjligt av vårt lands större platser. Göteborg är Sveriges utfartsport mot väster och landets mest betydande stad, i vad det gäller import och export. Därifrån utgå sjöförbindelserna till de stora handelscentra i utlandet, bland annat den direkta svenska ångbåtslinjen till Förenta Staterna. Då luftrafiken i första hand kommer att tillgodose näringslivets krav på snabba förbindelser och först i andra rummet turisternas, har Göteborg goda betingelser för att bli en av vårt lands mera betydande luftfartsstäder. Liksom Stockholm blir utgångsorten för luftrafiken österut och Malmö för trafiken söderut, bör Göteborg bli utfartsporten för vårt lands luftrafik västerut. Med insikt härom har också Göteborgs stad med stora uppoffringar och med avsevärt statligt bidrag anlagt en flyghamn för såväl sjö- som lantflygplan i Torslanda. Sålunda har Göteborg redan — och är för övrigt den första och enda stad i vårt land, där hittills så skett — fullständigt ordnat för luftrafikens uppbyggande, detta vad det gäller såväl den mot norr som söder gående luftrafiken (Oslo—Göteborg—Köpenhamn—kontinenten), som den öster och väster gående (Leningrad—Hälsingfors—Stockholm—Göteborg—Esbjerg—London), för den händelse en sådan framdeles kommer till stånd.

Därtill kommer, att man genom anordnande av en luftled Oslo—Göteborg—Köpenhamn, som ju skulle trafikeras huvudsakligen över svenskt område, helt säkert skulle erhålla åtskilliga värdefulla erfarenheter, såsom ifråga om utmärkande av luftfärleder, behov av nödlandningsplatser m. m. De sakkunniga anse dock, att en förutsättning för ett svenskt understöd till en lufttrafik å leden Oslo—Göteborg—Köpenhamn bör vara, att Norge utför halva trafiken, ävensom att direkt anslutning i Köpenhamn erhålles åtminstone till och från den ovannämnda av dansk och tyskt företag bedrivna lufttrafiken mellan Köpenhamn och Hamburg.

De sakkunniga anse, bland annat av kostnadsskäl, att lufttrafik å nu ifrågavarande led, Oslo—Göteborg—Köpenhamn, icke bör äga rum under längre period än tre sommarmånader årligen.

Leden Oslo—Göteborg—Köpenhamn, å vilken sålunda, enligt de sakkunnigas mening, en svensk-norsk trafik borde åstadkommas, kan trafikeras antingen på det sätt, att från svensk sida fullgöres hälften av turerna å hela sträckan eller också att leden Köpenhamn—Göteborg trafikeras av svenskt och leden Göteborg—Oslo av norskt företag. (Göteborg ligger ungefär mitt emellan Köpenhamn och Oslo.) I det förra fallet torde endast vattenflygplan böra ifrågakomma, enär möjligheterna för landning med lantflygplan mellan Göteborg och Oslo äro ringa. För en trafik mellan Köpenhamn och Göteborg torde såväl vatten- som lantflygplan kunna användas. Med hänsyn till den väntade passagerarefrekvensen och de avsevärda kostnader, som skulle uppstå, därest större flygplan komme till användning vid trafik å nu ifrågavarande led, anse de sakkunniga, att flygplan med plats för omkring fyra passagerare, förutom post, borde vara tillräckliga.

Enligt bilaga (nr 5) skulle driftförlusten, för Sveriges del, för en lufttrafik mellan Oslo och Köpenhamn i den omfattning, här ovan anförts, belöpa sig till omkring 61,000 kronor årligen, motsvarande 1 krona och 50 öre per flygkilometer.

De sakkunniga vilja emellertid icke underlåta att omnämna, att viss tvekan rått, huruvida icke, ur kommunikationssynpunkt, lufttrafik å annan led, nämligen Malmö—Warnemünde med anslutning till en luftled mellan Warnemünde och Berlin, som förmodligen komme att trafikeras genom tysk försorg, bort komma ifråga i stället för å ovannämnda luftled Oslo—Göteborg—Köpenhamn. De sakkunniga hava dock av skäl, som här ovan berörts, funnit, att leden Göteborg—Oslo—Köpenhamn bör, i allt fall tills vidare, hava företräde framför en led Malmö—Warnemünde.

Den nu ifrågavarande linjen Oslo—Göteborg—Köpenhamn skulle visserligen ej komma att ur internationella synpunkter och i avseende å de tidsvinster, som ernås, äga samma betydelse som de två linjer, jag i det föregående förordat. Såsom de sakkunniga framhållit, är det emellertid av vikt, att åtgärder vidtagas för säkerställande av att vårt lands största handelsstad ej kommer att ställas utanför en framtida lufttrafik mellan vårt västra och vårt södra grannland. Härtill kommer, att staden gjort stora uppoffringar för att skaffa sig en fullt modernt inrättad luftfartsstation och att det, på sätt de sakkunniga jämväl framhållit, torde bliva värdefullt att erhålla erfarenhet rörande en luftlinje, som går över svenskt område. En förutsättning för ledens understödjande bör vara, att Norge utgör halva trafiken ävensom att direkt anslutning i Köpenhamn erhålles till därifrån bedriven luftfartslinje till Hamburg. De sakkunniga hava beräknat drifts-

Departements-  
chefen.

förlusten å förevarande led till 61,000 kronor, och skulle följaktligen ett anslag å detta belopp erfordras.

Subventions-  
beloppens  
storlek.

De subventionsbelopp, som kunna beräknas för de olika, av mig tillstyrkta linjerna, framgå av följande sammanställning:

	Med enbart svensk trafik å leden Malmö—Amsterdam samt svensk-finsk och svensk-norsk trafik å lederna Stockholm—Hälsingfors resp. Oslo—Köpenhamn	Med Danmark, Finland resp. Norge delad trafik
För leden Malmö—Amsterdam .....	omkring 378 000 kr.	227 000 kr.
” ” Stockholm—Hälsingfors .....	” 62 000 ”	62 000 ”
” ” Oslo—Köpenhamn .....	” 61 000 ”	61 000 ”
Summa	501 000 kr.	350 000 kr.

Enär, i enlighet med vad jag förut framhållit, så stort belopp lär böra anvisas till understöd för linjen Malmö—Amsterdam, att Sverige kan, i fall av behov, med flermotoriga flygplan fullgöra eu tur fram och åter mellan nämnda städer varje söckendag, skulle alltså till understöd åt regelbundna luftfarleder behöva av riksdagen äskas ett anslag av i jämnat tal 500,000 kronor, vilket anslag torde böra givas karaktären av reservationsanslag.

Vad angår de övriga, av aktiebolaget aerotransport till trafikering föreslagna luftlederna, torde något statsbidrag till deras upprätthållande icke nu böra beräknas.

Det torde vara nödvändigt, att Kungl. Maj:t medgives rätt att beträffande användningen av det anslag, som kan komma att beviljas av riksdagen, vidtaga de ändringar i den framlagda planen för statsunderstödda luftfartslinjer, som kunna påkallas av ändrade förhållanden.

Berörda anslag å 500,000 kronor skulle avse budgetåret 1925—1926. Emellertid vore det särdeles önskvärt, om regelbunden luftfart å någon eller några av angivna linjer kunde under år 1925 komma till stånd även före den 1 juli. I fall det luftfartsföretag, med vilket avtal kan komma att träffas om trafikens uppehållande, kan med egna medel förskottera uppkommande driftförluster, synes det böra vara Kungl. Maj:t obetaget medgiva, att understöd må utbetalas även för luftfart under nyss angiven tid, i den mån trafiken å någon eller några linjer under senare delen av år 1925 eller början av år 1926 i erforderlig mån inskränkes eller besparingar å det äskade anslagsbeloppet eljest kunna beräknas uppkomma eller understöd kan erhållas på annat sätt. Så skulle bliva fallet, om till följd av samarbete med Danmark å leden Malmö—Amsterdam endast halva trafiken behövde ombesörjas av Sverige, likasom därest ifrågasatt samarbete med Finland eller Norge ej kommer till stånd och trafik å någon av linjerna Stockholm—Hälsingfors eller Oslo—Göteborg—Köpenhamn därför icke äger rum.

Därest Kungl. Maj:t så skulle finna påkallat, torde sådana besparingar å

anslaget få användas även för tillfällig försöksdrift å annan linje. Exempelvis torde det kunna befinnas önskvärt, att, om vintertid svårigheter för ångfartyg skulle uppstå att med tillräcklig regelbundenhet uppehålla förbindelse mellan Sverige och Finland, för någon kortare tid insätta något eller några av de flermotoriga plan, som eventuellt komma att anskaffas, i trafik mellan nämnda länder.

På grund av bestämmelserna i § 3 i förslaget till avtal mellan svenska staten och aktiebolag, som erhåller statsunderstöd för idkande av regelbunden luftfart, kan förhindras, såväl att vederbörande bolag utan Kungl. Maj:ts tillstånd sätter i gång trafik å någon linje, vilken beräknas bliva förlustbringande, som att räkenskaperna så föras, att någon ekonomiskt fördelaktig linje, exempelvis linjen Malmö—Köpenhamn, avskiljes från bolagets övriga affärsrörelse.

Därest aktiebolaget aerotransport blir det företag, som kommer att driva subventionerad luftfart, har bolaget ifrågasatt att för trafiken å linjen Malmö—Hamburg—Amsterdam, intill dess svensk materiel eventuellt kan bli tillgänglig, använda Junkers nya monoplan G. 23 L, vilket är tillverkat av duraluminium och försett med tre motorer samt har plats för 10 passagerare, jämte gods. Flygplanet kostar, inberäknat motorer, omkring 206,000 kronor. Då aktiebolaget aerotransport dessutom har sex enmotoriga Junker monoplan av duraluminium med plats för 4 passagerare och gods, vilka mindre plan förslå till upprätthållande av trafiken å övriga linjer, skulle annan nyanskaffning ej komma att erfordras.

Med hänsyn till innehållet i lånevillkoren och det inflytande, staten komme att erhålla på det subventionerade bolagets ledning, komme avgöranderätten om vilken typ som skulle inköpas att ytterst ankomma på Kungl. Maj:t. På grund av de nyss meddelade uppgifterna angående anskaffningskostnaderna för flermotoriga flygplan och då jag anser, att högst tre sådana nu böra inköpas, torde en avsättning till luftfartslånefonden av 800,000 kronor vara tillräcklig. Möjlighet finnes då, att, enligt vad förut antytts, bevilja lån även till inköp av ett eller annat flygplan, som icke skall begagnas för här planerade linjer.

Verkställda amorteringar torde få tilläggas fonden.

I fråga om anordnande av luftfartsstationer har, såsom tidigare antytts, lufttrafikkommittén (sid. 130) förordat, att staten genom medverkan även i ekonomiskt avseende vid upprättande av luftfartsstationer tillförsäkrade sig avgörande inflytande på utvecklingen av ett blivande lufttrafikväsen. I sådant avseende ansågs en dylik medverkan vid upprättande av stationer i Stockholm, Göteborg och Malmö vara av största betydelse. Vid övervägande av, i vilken mån statens ekonomiska medverkan lämpligen kunde vara att påräkna för uppförande av nämnda stationer, hade kommittén ansett sig böra utgå från, att statens och vederbörande kommuners intressen i frågan sammanföll, samt att stationerna lämpligen borde vara det allmännas egendom. Vidare hade kommittén ansett sig böra särskilt beakta, att, enligt de kommunala planerna i samtliga förevarande fall, den erforderliga marken

Lånefondens  
storlek.

**Luftfarts-  
stationer.**

Lufttrafik-  
kommitténs  
förslag be-  
träffande luft-  
fartsstationer.

skulle av kommunerna, eventuellt efter viss planering, upplåtas, under det att, enligt kommitténs åsikt, staten måste anses hava särskilt intresse av stationsväsendets ordnande och den fortgående regleringen av detsamma. Under sådana förhållanden hade kommittén kommit till den uppfattningen, att en på grund av omständigheterna i dessa fall naturlig fördelning av kostnaderna mellan kommunerna och staten skulle kunna ernås på i princip följande sätt. Kommunen anskaffade och anordnade flygområdet med avseende på flygfältets planering samt framdragande till stationsplatsen av erforderliga vägar jämte ledningar för vatten, avlopp och elektrisk kraft ävensom lysgas. Det sålunda utrustade området överlämnades av kommunen till staten utan ersättning, antingen med full äganderätt eller, där det påyrkades, med förbindelse från statens sida att återställa området, då det ej längre användes för ändamålet. Ett dylikt åtagande kunde ske antingen genom tomträttsinstitut eller återköpskontrakt enligt den lagstiftning, som gällde eller kunde komma att gälla. Staten skulle därefter draga försorg om inrättande i erforderlig utsträckning av en luftfartsstation på området med därtill hörande byggnader, utrustning för signalväsen m. m. samt om den färdiga stationens ledning och förvaltning. Detta kunde alternativt efter prövning i varje särskilt fall ske genom att staten direkt genom statsorgan inrättade och ledde stationen eller om både inrättandet och ledandet eller ettdera träffade överenskommelse antingen med kommunen eller med ett privat företag, vilket för ändamålet borde kunna påräkna anslag eller lån.

I ganska nära överensstämmelse med dessa grunder har Göteborgs stads luftfartsstation vid Torslanda kommit till stånd. Göteborgs stad har anskaffat marken för stationen, bekostat muddring i stationens vattenområde, anläggning för färskvatten med ledningar och telefonförbindelse till stationen samt vidkänts en del av kostnaderna för flygfältets planering, nödiga vägar inom flygfältet och kortare tillfartsvägar till detsamma. Staten åter har anvisat ett anslag av arbetslöshetsmedel å högst 130,000 kronor för uppförande å luftfartsstationen av slipanläggning, hangar och bryggor samt för utförande av belysningsanordningar och anskaffande av hjälpbåtar. Dessutom har statens arbetslöshetskommission bekostat en del av fältets planering samt iordningställt den från Göteborg till luftfartsstationen ledande vägen. Enligt det av Kungl. Maj:t meddelade beslutet skola de anläggningar och byggnader m. m., till vilkas utförande staten anslagit medel, förbliva statens egendom, med rätt för Göteborgs stad att använda dem för avsett ändamål, men med skyldighet för staden att underhålla dem i fullgott skick. Staten har berättigats att efter 20 år, sedan luftfartsstationen öppnats för trafik, inlösa stationen med alla till densamma hörande anläggningar, vilka icke tillhöra staten, med skyldighet för staten att använda stationen för luftfartsändamål. Vid sådan inlösen skulle den mark, varå stationen vore belägen, icke beräknas till högre värde än de sammanlagda belopp, som Göteborgs stad erlagt för markens förvärvande.

Enligt från Göteborgs stads drätselkammare gjord anmälan hava kostnaderna för stadens flygplats vid Torslanda uppgått till följande belopp:

## Statsanslag:

Slip .....	kronor	14,900: —
Hangar .....	»	89,994: 25
Belysningsanordningar .....	»	9,339: 66
Bryggor och hjälpbåtar .....	»	14,959: 51
		Summa kronor 129,193: 42

## Stadens anslag:

Jordlösen .....	kronor	673,140: 38
Kostnader i samband med expropriationen .....	»	9,294: 46
Muddring .....	»	69,551: 81
Vägar och planering .....	»	82,708: 44
Anläggning för färskvatten .....	»	16,092: 23
Telefonanläggning .....	»	4,512: 60
		Summa kronor 855,299: 92

Dessutom har statens arbetslöshetskommission för de av kommissionen utförda arbetena fått vidkännas en kostnad av 123,866 kronor 72 öre.

Sammanlagda kostnaderna för flygstationen vid Torslanda hava alltså uppgått till 1,108,360 kronor 6 öre.

Några ytterligare kostnader för stationen behöva ej nedläggas, för den händelse den tidigare ifrågasatta lufttrafiken Oslo—Göteborg—Malmö kommer till stånd.

I Malmö hava kostnaderna för anordnande av flygstation hittills helt och hållet bestritts av staden. Denna har av regementsförvaltningen för Kronprinsens husarregemente arrenderat ett område av regementets övningsplats å Bulltoftafältet, beläget sydost om staden. Å den sålunda upplätta platsen har staden uppfört en hangarbyggnad med kontorslokal och en mindre reparationsverkstad samt låtit verkställa vissa planeringsarbeten och andra anordningar, som varit nödvändiga för att området skulle kunna användas såsom flygplats för lantplan. Kostnaderna härför hava uppgått till 47,031 kronor. Då Bulltoftafältet är beläget långt från stranden, har en provisorisk sjöflygstation varit anordnad i industrihamnen.

Under den lufttrafik, som år 1924 ägt rum mellan Malmö och Hamburg, därvid start och landning skett å Bulltoftafältet, har det visat sig, att vissa ojämnheter å fältet stundom medförde svårigheter samt att fältet behöfde något utvidgas. Malmö stad har därför verkställt utredning rörande lämpligaste sättet att åstadkomma en tillfredsställande flygstation för staden. Därvid har Bulltoftafältet befunnits ej fylla anspråken på en modern, för framtiden lämpad flygplats, enär uppförande av höga, för luftfarten hinderliga byggnader i dess närhet framdeles svårigen syntes kunna förhindras. Staden har därför låtit uppgöra förslag till anläggande av en flygplats å den staden tillhöriga Spillepengsmarken, belägen strax norr om staden vid allmänna vägen till Lund. En tillräckligt stor och i alla avseenden förstklassig flygplats för lantflygplan skulle här kunna åstadkommas. Därjämte skulle utanför Spillepengsmarken kunna anläggas en station för vattenflygplan, varigenom vunnes den fördelen, att gemensamma verkstads- och kontorslokaler kunde anordnas samt administrationen av flygplatsen förbilligas.

Tidigare åtgärder för luftfartsstation i Malmö.

Ifrågasatt anläggning av en luftfartsstation å Spillepengsmarken.

Anläggning av en flygstation å Spillepengsmarken skulle emellertid medföra stora kostnader. Då marken tidvis ligger under havets vattenyta, måste för lantflygstationen göras en invallning, vilken beräknats kosta 351,500 kronor. För sjöflygstationen erfordras en vågbrytare, som i upprättat kostnadsförslag upptagits till 320,000 kronor. Sammanlagda kostnaden för lantflygstationen har beräknats till 900,000 kronor och för sjöflygstationen till 483,000 kronor.

Uti en till Kungl. Maj:t ingiven skrift av den 26 november 1924 har drätselkammarens i Malmö första avdelning hemställt, att Malmö stad måtte av statsmedel tilldelas anslag till ett belopp av 1,383,000 kronor för utförande å Spillepengsmarken av anläggningar för en kombinerad lant- och sjöflygstation. Såsom skäl för att staten ensam skulle bekosta anläggningarna har framhållits, att en utveckling i större omfattning av den över Malmö gående lufttrafiken icke skulle för staden medföra så speciella fördelar, att därav kunde motiveras ett påtagande från stadens sida av de avsevärda kostnader, de härför erforderliga anläggningarna betingade. Dessa torde dessutom överstiga stadens ekonomiska bärkraft. Det ansågs därför skäligt, att själva anläggningarnas utförande bekostades av statsmedel, under det staden å sin sida upplåte för desamma erforderlig mark.

Departements-  
chefen.

Redan med hänsyn till de avsevärda kostnader, som en luftfartsstation å Spillepengsmarken skulle betinga, måste man ställa sig synnerligen tveksam, huruvida en sådan anläggning bör komma till stånd, innan den svenska civila luftfarten nått större utveckling än för närvarande är fallet. För att nedbringa kostnaderna har övervägts det alternativet att låta sjöflygstationen tillsvidare vara kvar å sin nuvarande plats i industrihamnen, något som förklarats kunna gå för sig för en period av fem eller tio år framåt, beroende på utvecklingen av rörelsen i industrihamnen. Kostnaderna för en lantflygstation å Spillepengsmarken hava emellertid icke ansetts kunna nedbringas lägre än till omkring 680,000 kronor. Vid besök i Malmö har jag kommit till den uppfattningen, att, därest vissa i det följande angivna åtgärder vidtagas beträffande Bulltoftafältet, detta mycket väl kan användas såsom flygplats för lantflygplan under flera år framåt. Om också Malmö stad väsentligt bidroge till utgifterna för en flygstation å Spillepengsmarken, anser jag det därför icke böra ifrågasättas att nu nedlägga ett så stort belopp, som skulle därför erfordras, även om luftfartsstationen blott anordnades för lantflygplan. Därtill kommer, att viss tid skulle krävas för färdigställande av en station å Spillepengsmarken, varför ändock en del provisoriska anordningar torde bli nödvändiga å Bulltoftafältet, för att detta i år skall kunna begagnas.

Med hänsyn till de skäl, som sålunda anförts mot att nu söka få till stånd en luftfartsstation å Spillepengsmarken, har drätselkammarens i Malmö första avdelning inkommit med en den 16 januari 1925 dagtecknad skrift, däruti drätselkammaren gjort framställning rörande förbättring av flygstationen å Bulltoftafältet. Vid skriften har fogats följande av Malmö stads byggnadschef, majoren E. A. Sjögreen upprättade kostnadsförslag:

Malmö stads  
ansökning om  
förbättring av  
den nuvarande  
flygplatsen å  
Bulltoftafältet.



Flygfältets avjämning .....	kronor	57,000
Stängsel mot egnahemsområdet .....	»	1,400
Ny hangar .....	»	90,000
Flygteknisk utrustning .....	»	25,000
Tillsyn samt diverse och oförutsedda kostnader omkring 10 % .....	»	11,600

---

Summa kronor 185,000

Major Sjögreen har framhållit, att av ovannämnda anläggningar kunde hangaren och den flygtekniska utrustningen användas även för den händelse en permanent flygstation skulle förläggas på annan plats än å Bulltoftafältet. Flyttnings- m. fl. kostnader kunde beräknas till omkring 20,000 kronor. De provisoriska anordningarnas verkliga kostnad stannade därför vid ett belopp av omkring 90,000 kronor.

Enligt vad drätselkammaren meddelat, skulle flygfältet erhålla en något olika utsträckning än den nuvarande samt något, om än obetydligt, större areal. Avjämningen av flygfältet hade föreslagits skola avse endast vissa delar av detsamma, men fältet skulle likväl efter denna förbättring erbjuda möjlighet till start och landning vid olika vindriktningar även för flygmaskiner av större typ. Hangarbyggnaden skulle lämna plats för två stora och två mindre flygplan samt dessutom inrymma kontors-, förråds- och verkstadslokaler. Drätselkammaren har framhållit, att, då staden redan nedlagt icke oväsentliga kostnader på den å kronans mark belägna provisoriska flygstationen och densamma icke tillförde staden någon som helst inkomst samt dess förhandenvaro mera tjänade ett statligt än ett kommunalt ändamål, drätselkammaren icke ansett staden kunna ikläda sig kostnaderna för de ifrågasatta förbättringarna. Stadens finansiella ställning vore för närvarande betryckt, vilket bäst framginge därav, att staden måst höja utdebiteringen för kommunalutskylder från den föregående år utgående, redan i och för sig höga skattesatsen av 8 kronor 13 öre till 9 kronor 24 öre för år 1925.

Drätselkammaren har för den skull hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes av statsmedel bevilja Malmö stad anslag till det belopp, som erfordrades för utförande av omförmälda förbättringar av flygstationen vid Bulltofta.

Enär arbetslösheten i Malmö under sistlidna januari månad var stor särskilt bland sådana arbetare, vilka lämpade sig för arbete med den ifrågasatta avjämningen av flygplatsen, samt det var önskvärt, att detta arbete utfördes snarast möjligt för att marken måtte hinna bliva fast, innan flygningen på våren började, har Malmö stad hos statens arbetslöshetskommission hemställt, att flygplatsens avjämning måtte utföras såsom nödhjulsarbete. Denna hemställan har bifallits av arbetslöshetskommissionen, som med Malmö stads drätselkammare avslutat kontrakt om arbetets utförande. Genom detta kontrakt har Malmö stad förbundit sig bland annat att bekosta avlöning åt arbetsledning, ombesörja och bekosta samtliga med arbetet och dess skötsel förenade körslor och att kostnadsfritt tillhandahålla för arbetets bedrivande erforderlig arbetsredskap, förbrukningsartiklar och materialier m. m. Fullgörandet av dessa åtaganden har för staden beräknats medföra en utgift av omkring 7,000 kronor.

Departements-  
chefen.

Om i enlighet med den av mig förut uttalade uppfattningen en luftfartsstation å Spillepengsmarken nu icke kommer till stånd, lär det vara nödvändigt att vidtaga vissa förbättringar å den nuvarande flygplatsen å Bulltoftafältet, så att den kommer att på ett bättre sätt tillgodose trafiksäkerhetens krav och kan användas som flygplats, intill dess behov av en ny större sådan yppar sig.

Under tiden kan en mera fullständig plan än den, som nu föreligger, utarbetas för en eventuellt blivande luftfartsstation å Spillepengsmarken, varvid bland annat bör undersökas, huruvida man kan enligt ett senare framkommet förslag förlägga lantflygstationen å en staden något närmare belägen del av Spillepengsmarken än där den skulle ligga enligt den nu utarbetade planen. Genom en sådan ändrad förläggning skulle kostnaderna för vissa vägarbeten i hög grad minskas. Det är jämväl önskligt, att det noggrant utredes, i vad mån en flygplats å Spillepengsmarken blir besvärad av grundvatten.

Mot det av major Sjögren uppgjorda förslaget till förbättringsarbeten å flygplatsen på Bulltoftafältet har jag icke något att erinra. De i förslaget upptagna arbetena och anläggningarna torde, om man fränser den nya hangaren, vara sådana, som måste komma till utförande oavsett huruvida statssubvention medgives till Malmö stad berörande lufttrafiklinjer. Den nya hangarbyggnaden åter torde med nödvändighet erfordras vid användning för regelbunden luftfart av de större lantflygplan, som i det föregående omnämnts.

Sedan statens arbetslöshetskommission åtagit sig att med bidrag av Malmö stad utföra avjämningsarbetet å flygplatsen, återstå därstädes i huvudsak sådana anordningar, som jämlikt luftfartskommitténs förslag böra bekostas av staten. Med hänsyn jämväl till anläggningarnas delvis provisoriska karaktär och de kostnader, som Malmö stad tidigare nedlagt för flygplatsens iordningställande, anser jag mig kunna tillstyrka, att det återstående beloppet i sin helhet, beräknat till högst 128,000 kronor, bestrides av statsmedel. I likhet med vad som ägt rum beträffande Göteborgs stads flygplats å Torslanda, torde byggnaderna och anläggningarna böra förbliva statens egendom, med rätt för Malmö stad att använda dem för avsett ändamål, men med skyldighet för staden att underhålla dem i fullgott skick. I fråga om sättet för arbetenas utförande torde Kungl. Maj:t få träffa avgörande.

Såsom förut omförmälts har Malmö stad med regementsförvaltningen för Kronprinsens husarregemente träffat avtal om upplåtelse av den del av Bulltoftafältet, som behöver användas såsom flygplats. Det nuvarande avtalet gäller till 1925 års utgång och arrendesumman är numera bestämd till 5,000 kronor för år, dock med avdrag av de ersättningar för beten och annan utarrendering, som inflyta till regementet. Enligt mellan Malmö stad och aktiebolaget aerotransport träffad överenskommelse skall större delen av arrendebeloppet erläggas av bolaget, mot det att detsamma får använda flygplatsen och den å densamma uppförda hangarbyggnaden.

Med hänsyn till föreliggande omständigheter torde det vara motiverat,

att staten efter utgången av den angivna arrendetiden utan särskild ersättning tillhandahåller ifrågavarande del av Bulltoftafältet som flygplats, intill dess flygtrafiken tagit sådan omfattning, att inkomsten därav kan bära skälig arrendeavgift. Huruvida arrendeavgift skall utgå under hela den avtalade kontraktstiden torde böra av Kungl. Maj:t avgöras i sammanhang med den slutliga prövningen av frågan om understöd åt aktiebolaget aerotransport.

I Stockholm finnes vid Lindarängen en station för vattenflygplan, vilken station anlades av svenska lufttrafikaktiebolaget och av detta vid dess upplösning försålles till Stockholms stad. Staten har icke lämnat något bidrag till denna luftfartsstation, vilken omfattar brygga och slip samt en mindre hangar. Stationen begagnades vid den lufttrafik, som förra sommaren ägde rum mellan Stockholm och Hälsingfors, och torde kunna användas även vid den luftfart mellan Sverige och Finland, varom nu är fråga.

Till lantflygplats för huvudstaden har Stockholms stad reserverat ett område av den staden tillhöriga egendomen Skarpnäck, belägen strax söder om Stockholm vid Enskele.

Luftfarts-  
station i  
Stockholm.

Lufttrafikkommittén hemställde i sitt betänkande (se sid. 175), att för handläggning av luftfarsärenden inom statsförvaltningen måtte inrättas en särskild myndighet, företrädesvis en luftfartsbyrå inom kommunikationsdepartementet, ävensom att för denna byrås verksamhet måtte beviljas ett årligt anslag å 32.000 kronor.

Biträde åt  
luftfarts-  
myndig-  
heten.

I den förordning om luftfart, över vilken riksdagens yttrande inhämtades genom Kungl. Maj:ts proposition av den 24 februari 1922, nr 127, förutsattes, att vissa ärenden, såsom registrering av luftfartyg och utfärdande av behörighetscertifikat för besättning å luftfartyg, skulle handläggas av en särskild myndighet, benämnd luftfartsmyndigheten. I det vid nämnda proposition fogade statsrådsprotokollet framhöll departementschefen, att den arbetsbörda, som under någon tid framåt kunde väntas komma att vila på nämnda myndighet, icke vore större än att den borde kunna bäras av de krafter, som redan vore tillgängliga inom kommunikationsdepartementet. Lämpligaste anordningen syntes därför vara att åt chefen för den byrå inom departementet, vilken handhade bland annat ärenden rörande luftfart, anförtro de uppgifter, som enligt förevarande författning skulle åligga luftfartsmyndigheten. Såsom en definitiv anordning kunde vad sålunda ifrågasatts visserligen icke betraktas. En gång finge naturligtvis luftfarten också här i landet sådan omfattning, att särskilda arbetskrafter för dessa administrativa uppgifter bleve oundgängligen behövlige. Men det syntes, att man i avvaktan på den väntade utvecklingen icke borde skapa en större förvaltningsapparat än den nämnda.

Uti § 2 i kungörelsen den 8 december 1922 med vissa bestämmelser rörande tillämpningen av förordningen den 26 maj 1922 om luftfart har i enlighet härmed föreskrivits, att luftfartsmyndighet skall tillsviðare vara chefen för den byrå inom kommunikationsdepartementet, som handlägger ärenden rörande luftfart.

Då inom kommunikationsdepartementet icke fanns någon sakkunnig på luftfartsområdet, har från och med den 1 maj 1923 varit vidtagen den anordningen, att en till tjänstgöring inom generalstaben kommenderad flygutbildad officer varit anställd såsom assistent åt luftfartsmyndigheten och vid behov anlåtats att biträda vid luftfartsärendenas handläggning. Såsom ersättning här för har till honom från sjätte huvudtitelns reservationsanslag till extra utgifter utbetalats ett arvode, vilket för senaste kalenderår utgjort 800 kronor.

Därjämte har en i marinstaben tjänstgörande, till luftfartygstjänst fördelad officer beordrats att tjänstgöra såsom marinassistent hos luftfartsmyndigheten för att, i den mån så befinnes erforderligt, biträda densamma i luftfartsfrågor av sjömilitär betydelse.

Ingenjörsvetenskapsakademiens flygtekniska kommitté har i sin skrift hemställt, att åt ett statligt organ — förslagsvis en luftfartsmyndigheten underställd luftfartsbyrå — måtte anförtros lufttrafikens fasta organisationsanordningar, erforderlig kontroll samt uppgörande av programmet för flygmaterielens tekniska utveckling, ävensom upprätthållande av erforderligt samarbete mellan den civila flygningen, trafikflygningen, det flygtekniska forskningsarbetet, flygindustrien och den militära flygningen.

Med hänsyn till den försiktighet, som måste iakttagas ifråga om anställande av nya befattningshavare inom statsförvaltningen, anser jag mig icke kunna tillstyrka den förstärkning av luftfartsmyndighetens arbetskrafter, som sålunda ifrågasatts. Så länge den civila luftfarten icke drives i större omfattning, än varom nu är fråga, samt skötseln av befintliga flygplatser handhaves av vederbörande kommuner, torde de göromål, som åligga luftfartsmyndigheten, kunna skötas på samma sätt, som hittills ägt rum. Det må härvid erinras, att de sakkunniga, som tillkallats för att biträda vid utredning av frågan om ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet och därmed sammanhängande spørsmål, enligt det dem givna uppdraget hava att taga i övervägande, huruvida icke de luftfartsmyndigheten åvilande göromål böra överflyttas på denna styrelse.

Om den subvention av den civila luftfarten, som här ovan ifrågasatts, kommer till stånd, måste dock ökat biträde påkallas av de hos luftfartsmyndigheten anställda assistenterna. Den armén tillhörande assistenten har nu bland annat att granska inkomna ansökningar om luftvärdighetsbevis för flygplan samt certifikat för luftfartygsförare och mekaniker, att sköta erforderlig skriftväxling för att få ofullständiga ansökningshandlingar kompletterade med erforderliga intyg m. m., samt att biträda vid redigering av de meddelanden från luftfartsmyndigheten, vilka omförmälas i § 42 i förordningen om luftfart, och vid utarbetande av formulär till blanketter m. m. Ett icke oväsentligt arbete skulle nu tillkomma vid det övervakande av den statsunderstödda luftfarten, som bland annat skulle äga rum enligt det förslag till avtal, som upprättats av de sakkunniga. Med hänsyn härtill och till luftfartsärendenas tendens till ökning, synes för beredande av ersättning åt assistenterna böra beräknas ett årligt belopp av 2,000 kronor, varå dyrtidstillägg ej skulle utgå.

Förändret av luftfartygsregistret och luftfartsmyndighetens diarium har anförtrotts åt det ena av de å vederbörande byrå anställda kvinnliga kontorsbiträdena. Hon har därjämte uppsatt koncept till de bevis, som utfärdas av luftfartsmyndigheten, samt vid behov tjänstgjort såsom stenograf. Luftfartskommittén hemställde i sitt betänkande (sid. 174), att en kvinnlig befattningshavare, vilken skulle hava i huvudsak dessa åligganden, skulle få den tjänsteställning och avlöning, som enligt avlöningsreglementet den 22 juni 1921 för befattningshavare vid statsdepartement och vissa andra verk, tillhörande den civila statsförvaltningen, tillkomme kvinnlig kontorsskrivare. Även om en sådan avlöning icke nu kan ifrågasättas, torde det dock med hänsyn till det kvalificerade arbete, som åligger ifrågavarande befattningshavare, vara skäligt, att hon, som nu är ordinarie kontorsbiträde, erhåller sådan fyllnad i sin lön, att sammanlagda avlöningen uppgår till det belopp, som tillkommer kanslibiträde på extra stat. Jag tillåter mig nämna, att, därest förslaget om bidrag till anordnandet av regelbundna luftfartslinjer bifalles, omförmälda kvinnliga biträde även bör anlitas för uppgörande av viss statistik rörande den regelbundenhet, med vilken de olika turerna fullgöras, samt de dagar, då väderleksförhållandena tillåtit flygning m. m.

För nu avsedda ändamål torde böra beräknas ett årligt belopp av 312 kronor. Tillhoppa skulle alltså för biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart erfordras ett belopp av i avrundat tal 2,300 kronor, vilket som extra anslag torde äskas av riksdagen. Beträffande detta anslag lär till kommande år böra övervägas, huruvida det ej bör sammanföras med det extra anslaget till upprätthållande av departementets verksamhet.

Uti § 17 i förordningen om luftfart, vilken förordning, efter riksdagens hörande, utfärdats den 26 maj 1922 (S. F. nr 383), stadgas, att tillsyn över att luftfartyg, som brukas inom svenskt område, städse är luftvärdigt, utövas av besiktningsman, som förordnas av Konungen. Besiktning skall beträffande varje fartyg ske före dess tagande i bruk och därefter å de på förhand bestämda tider, som kunna varda stadgade. I § 8 av kungörelsen den 8 december 1922 med vissa bestämmelser rörande tillämpningen av nämnda förordning (S. F. nr 617) har sedermera föreskrivits, att omförmälda efterbesiktning av luftfartyg å vissa på förhand bestämda tider skall verkställas beträffande flygplan, använda för befordran av passagerare, inom ett halvår, efter det besiktning senast skedde, samt beträffande andra flygplan, luftskepp och ballonger inom ett år efter sådan besiktning. Därjämte har i § 37 i kungörelsen meddelats bestämmelser om den gottgörelse besiktningsman skall åtnjuta för av honom verkställd besiktning. Därvid har bland annat föreskrivits, att besiktningsman, förutom viss avgift för varje besiktning, äger för därav föranledda resor utom den ort, där han är bosatt, uppbära resekostnads- och traktamentsersättning enligt tredje klassen i gällande rese-reglemente. Ersättningen skall i sin helhet gäldas av luftfartygets ägare.

Till besiktningsmän hava förordnats en tillförordnad professor vid tekniska högskolan i Stockholm samt en vid armén och en vid marinen anställd flyg-

**Ersättning  
för besikt-  
ningsresor.**

ingenjör, den ene boende å Malmslätt vid Linköping och den andre i Stockholm. Då besiktningsmännen alltså hava sitt hemvist i Stockholm eller dess närhet, bliva besiktningar, som verkställas i exempelvis Göteborg eller Malmö, betydligt dyrare än de, som förrättas i Stockholm. Klagomål häröver hava också anförts, men hava icke kunnat leda till något resultat, då varken i Göteborg eller Malmö funnits någon för besiktningsmannauppdraget kompetent ingenjör. För att besiktning skall kunna utövas på ett för trafiksäkerheten betryggande sätt kräves nämligen, att besiktningsmannen har speciella fackkunskaper, vilka åtminstone för närvarande huvudsakligen lära finnas hos de i statens tjänst anställda flygingenjörerna. Fråga har därför väckts, att staten i likhet med vad förhållandet är i Norge skulle betala besiktningsmännens resekostnader. Genom en den 21 mars 1924 i Norge utfärdad kunglig resolution har bestämts, att en besiktningsmans resekostnader i allmänhet gottgöras av staten, dock skola kostnaderna betalas av luftfartygets ägare, när en begärd besiktning icke kan företagas på grund av orsaker, som icke kunna läggas besiktningsmannen till last.

Departements-  
chefen.

Då det måste anses innebära en orättvisa mot ägare av luftfartyg i södra och norra delarna av landet, att de föreskrivna besiktningarna av luftfartyg bliva så mycket dyrare än om luftfartyget varit stationerat i mellersta Sverige, anser jag mig böra tillstyrka, att besiktningsmännens resor bekostas av staten. En sådan anordning står i överensstämmelse med vad som nu gäller för inspektörerna över elektriska anläggningar för belysning eller arbetsöverföring, vilka inspektörer samtliga äro stationerade i huvudstaden och vilkas resor staten betalar. Anläggningarnas ägare betala blott ett dagarvode av 25 kronor. Jag tillåter mig även erinra om, att staten vidkännes hela kostnaden för inspektionen av fartyg.

I likhet med vad förhållandet är i Norge bör det dock icke åligga staten att undantagslöst bekosta besiktningsmännens resor. Sålunda bör en besiktningsmans resa bekostas av luftfartygs ägare, därest besiktningen icke kan företagas på grund av orsaker, som icke kunna läggas besiktningsmannen till last, såsom att luftfartyget icke å den för besiktning avsedda tiden befunnit sig å för besiktningen överenskommen plats. Dessutom bör en förutsättning vara, att besiktningen sker å tid, som bestämmes av luftfartsmyndigheten. Genom granskning av de rörande tiderna för efterbesiktning i vederbörande liggare förekommande anteckningarna kan luftfartsmyndigheten i så fall föranstalta om, att erforderliga efterbesiktningar av luftfartyg, stationerade å samma ort, verkställas i ett sammanhang.

Det är jämväl önskligt, att staten i vissa fall bekostar icke blott besiktningsmannens resa utan även själva besiktningen. I enlighet med det författningsförslag, som utarbetades av den nordiska luftfartskommittén, har luftfartsmyndigheten föreskrivit, att i passagerarflygplan, som går i yrkesmässig luftfart, skall varje dag före flygning företagas besiktning av såväl motor som själva flygplanet av auktoriserad flygmekaniker, som efter utförd besiktning ifyller och underskriver de därför avsedda formulären. I åtskilliga främmande länder, t. ex. England, verkställes sådan daglig besiktning av examinerad flygingenjör.

En dylik anordning skulle vid luftfartens nuvarande utveckling i vårt land medföra oskäligena kostnader. Det synes emellertid önskligt, att det beredes möjlighet för luftfartsmyndigheten att föranstalta om, att vid vissa tillfällen, som icke på förhand äro kända för luftfartygets ägare, besiktning företages av luftfartyg, som gå i regelbunden trafik. Man skulle på så sätt kunna förvissa sig om, att intet eftersättes i fråga om luftfartygets skötsel och underhåll. Jämväl länsstyrelse torde böra hava möjlighet att besluta om sådan besiktning, därest länsstyrelsen har anledning antaga, att trafikflygplan icke är i fullt trafikvärdigt skick. Jag anser mig alltså böra tillstyrka, att staten betalar jämväl arvodet för besiktningen i de fall, som sålunda omförmäls. Dylik oanmäld besiktning behöver icke vara så omfattande som den första besiktningen eller den periodiska efterbesiktningen, utan besiktningen torde böra inriktas på sådana delar, som äro utsatta för stora påkänningar eller hastig förslitning samt på luftfartygets underhåll och vård. I likhet med vad förhållandet är i Norge, synes därför något lägre arvode för sådan besiktning kunna bestämmas.

Därest vad nu tillstyrkts av riksdagen lämnas utan erinran, har jag för avsikt föreslå Kungl. Maj:t att vidtaga i anledning härav påkallade ändringar i kungörelsen den 8 december 1922 med vissa bestämmelser rörande tillämpningen av förordningen den 26 maj 1922 om luftfart.

Den av statsmedel utgående ersättningen för besiktningsmännens resor torde i så fall få utgå från sjätte huvudtitelns förslagsanslag till rese- och traktamentspenningar. Vad angår kostnaden för ovannämnda oanmälda besiktningar, skulle, såsom nyss nämnts, sådana i regel behöva förekomma endast beträffande flygplan, som gå i regelbunden trafik. Med hänsyn härtill och då kostnaden blott lär komma att uppgå till några hundra kronor om året, torde den kunna bestridas av det ifrågasatta anslaget till understöd av regelbunden luftfart, utan att detta därför behöver höjas.

Lufttrafikkommittén framhöll i sitt betänkande (sid. 140), att en av förutsättningarna för färdsäkerhet och regelbundenhet i lufttrafik vore tillgång till för denna trafik ändamålsenliga väderleksunderrättelser. Icke minst för lufttrafik på utlandet, delvis gående över öppet hav, ansågs det nödvändigt, att å de svenska utgångsstationerna kunde erhållas tjänliga väderleksunderrättelser eller, med andra ord, att svensk väderlektjänst även i fråga om lufttrafikens behov stode å samma plan som väderlektjänsten i de länder, med vilka lufttrafik bedreves. Lufttrafikkommittén lämnade en utredning angående de anordningar, som i detta hänseende ansåges erforderliga, samt hemställde (sid. 146), att för ordnande av väderlektjänst för luftfartens behov måtte av statsmedel anvisas ett engångsanslag av 96,800 kronor. Statens årliga kostnader för handhavandet av den utvidgade väderlektjänsten beräknade kommittén uppgå till 79,750 kronor (sid. 161).

Uti en till Kungl. Maj:t ingiven skrift har firman Bröderna Florman, vilken firmas lufttrafikrörelse numera övertagits av aktiebolaget aerotransport, erinrat, att i utlandet meddelanden angående väderleken kostnadsfritt stode luftfarten

**Väderleks-  
tjänst för  
luftfarten.**

till buds, samt anhållit, att Kungl. Maj:t måtte till statens meteorologisk-hydrografiska anstalts förfogande ställa erforderliga medel för de väderleks-telegram, vilka behövdes för firmans luftlinjer.

Till följd av remiss har statens meteorologisk-hydrografiska anstalt avgivit utlåtande och därvid meddelat, att anstalten vore villig att, i den mån medel för ändamålet ställdes till dess förfogande, ombesörja handhavandet av meteorologiska underrättelser för flygtrafiken. Därjämte har anstalten lämnat uppgift å kostnaderna för sådana underrättelser för den ifrågasatta lufttrafiken å linjerna Malmö—Hamburg, Stockholm—Hälsingfors och Oslo—Göteborg—Köpenhamn. Anstalten ansåge, att det vore i överensstämmelse med de principer, som låge till grund för Kungl. Maj:ts proposition nr 286 till 1921 års riksdag angående befrämjande av lufttrafik, om anslag av statsmedel beviljades för ifrågavarande ändamål, och ville anstalten dessutom framhålla, att de uppgivna kostnaderna till större delen icke innebure någon verklig statsutgift utan återvunnes till statsverket i form av inkomst för telegrafverket.

Sedan jämväl telegrafstyrelsen avgivit infordrat utlåtande, har meteorologisk-hydrografiska anstalten inkommit med en promemoria, däruti anstalten i anslutning till sitt förut avgivna utlåtande överlämnat ny kostnadsberäkning för meteorologiskt underrättelseväsende för oförmälda flygleder, i vilken kostnadsberäkning hänsyn tagits till de nya taxor, som telegrafstyrelsen hemställt måtte fastställas för meteorologiska telegram och vilka taxor ligga till grund för det i förslaget till stat för statens meteorologisk-hydrografiska anstalt intagna extra anslaget för telegramkostnader m. m. (se nionde huvudtiteln i årets statsverksprop. s. 388 och 389).

Denna kostnadsberäkning är av följande innehåll:

*Flygleden Stockholm—Hälsingfors.*

Befordran per tråd av morgontelegram från tre meteorologiska stationer till Vaxholms radio, .....	per år	kronor	329:—	
Radioutsändning från Vaxholms radio av ett morgontelegram om 11 ord, per år	»		1,205:—	kronor 1,534:—
Motsvarande eftermiddagstelegram, .....	per år	»		1,534:—
Radiomottagning i Vaxholm av ett telegram från Hangö om 8 ord, .....	per år	»		876:—
Observatörsarvoden till 3 stationer för två dagliga telegram à 15 kronor per månad och station, per år	kronor		540:—	
Expenser för blanketter etc., .....	per år	»	160:—	» 700:—
				<hr/>
		Summa kronor		4,644:—

För månad kunna kostnaderna alltså beräknas till 387 kronor.

*Flygleden Malmö—Hamburg.*

Befordran per tråd av morgontelegram från två meteorologiska stationer till radiostationen, .....	per år	kronor	219:—	
Radioutsändning av ett morgontelegram om 8 ord, .....	per år	»	876:—	kronor 1,095:—
				<hr/>
		Transport kronor		1,095:—



	Transport kronor	1,095: —
Motsvarande eftermiddagstelegram, .....	per år	» 1,095: —
Radiomottagning av ett telegram från Hamburg om 6 ord, .....	per år	» 657: —
Radiomottagning av ett telegram från dansk radiostation om 11 ord, .....	per år	» 1,205: —
Observatörsarvoden till 2 svenska stationer, .....	per år	» 360: —
Expenser, för blanketter etc, .....	per år	» 90: —
Telefonkostnader för förbindelse mellan anstalten och Malmö, .....	per år	» 500: —
	Summa kronor	5,002: —

För månad kunna kostnaderna alltså beräknas till 417 kronor.

*Flygleden Oslo—Göteborg—Malmö.*

Befordran per tråd av morgontelegram från 5 meteorologiska stationer till Göteborgs radiostation, .....	per år kronor	548: —
Radioutsändning av ett morgontelegram om 17 ord, .....	per år	» 1,862: —
	kronor	2,410: —
Motsvarande eftermiddagstelegram .....	per år	» 2,410: —
Radiomottagning i Malmö av ett telegram från Oslo om 6 ord, .....	per år	» 657: —
Radiomottagning i Malmö av ett telegram från Göteborg om 17 ord, .....	per år	» 1,862: —
Observatörsarvoden till 5 svenska stationer, .....	per år	» 900: —
Telefonkostnader för förbindelse mellan anstalten och Göteborg, .....	per år	» 500: —
Expenser, för blanketter etc. ....	per år	» 90: —
	Summa kronor	8,829: —

För månad kunna kostnaderna alltså beräknas till 736 kronor.

Härtill komma kostnaderna för tvenne pilotballongstationer i Skanör och Torslanda, vilka utgöra i engångskostnad för anskaffning av instrument (teodolit, ballongvåg, gasbehållare) .....

slutligen tillkomma kostnaderna för en första utrustning av meteorologiska stationer vid de 3 luftfartsstationerna bestående av registrerande vindriktnings- och vindhastighetsmätare à 1,000 kronor vardera, eller sammanlagt .....

Man erhåller alltså följande sammandrag av kostnaderna:

	Engångskostnad.	Per månad
Meteorologisk utrustning vid 3 luftfartsstationer	3,000: —	
Anskaffning av instrument för 2 pilotballongstationer .....	1,000: —	
Observatörsarvode och underhåll för 2 pilotballongstationer .....		400: —
Flyglinjen Stockholm—Hälsingfors .....		387: —
» Malmö—Hamburg .....		417: —
» Oslo—Göteborg—Malmö .....		736: —
	Summa kronor	4,000: —
		1,940: —

Departements-  
chefen.

Den av meteorologisk-hydrografiska anstalten överlämnade planen för det meteorologiska underrättelseväsendet för omförmälda tre luftfarleder är upprättad under förutsättning att kunna med möjligaste begränsning av kostnaderna erhålla och giva flygledningen del av de väderleksunderrättelser, som äro oundgängligen nödvändiga för att den nu ifrågasatta luftfarten å omförmälda linjer skall kunna försiggå med erforderlig trygghet. Kostnaderna avse i huvudsak, fränsett viss engångskostnad för anskaffning av instrument, avgifter för utsändning och mottagning från svensk sida av telegram samt för radioutsändning i nyss angivna syfte, vilka avgifter inflyta till telegrafverket och sålunda ej medföra någon direkt statsutgift. Då dylika väderleksunderrättelser i utlandet i regel kostnadsfritt tillhandahållas luftfartsföretagen, torde kostnaderna även hos oss böra bestridas av staten. Enligt vad i det föregående angivits, har för tiden till ingången av budgetåret 1926—1927 statssubvention beräknats för luftfartsleden Malmö—Hamburg med fortsättning till Amsterdam under en tid av sex månader samt för leden Stockholm—Hälsingfors under fyra och för linjen Oslo—Göteborg—Köpenhamn under tre månader. De årliga kostnaderna skulle sålunda komma att belöpa sig till omkring 8,000 kronor.

Med undantag för engångskostnaden å 4,000 kronor, torde emellertid, enligt vad chefen för jordbruksdepartementet meddelat, något särskilt anslag icke behöva äskas för nu ifrågavarande ändamål. Kostnaderna för telegram och radioutsändning böra nämligen bestridas av det under nionde huvudtiteln i förslaget till stat för statens meteorologisk-hydrografiska anstalt uppförda extra förslagsanslaget för telegramkostnader och kostnader för radioutsändningar. Detta anslag har i årets statsverksproposition föreslagits till 85,000 kronor, och då erfarenhet ännu saknas ifråga om det verkliga medelsbehovet, torde en ändring av anslagsbeloppet icke äv nu förevarande anledning behöva vidtagas. Återstoden av de årliga utgifterna — icke fullt 3,000 kronor — avser vissa kostnader dels för expenser och dels för arvoden åt observatörer. För bestridande av meteorologisk-hydrografiska anstaltens kostnader av denna art är i nionde huvudtiteln av årets statsverksproposition uppfört ett med 8,000 kronor till 98,000 kronor förhöjt ordinarie reservationsanslag. Den mindre ökning av anstaltens kostnader i detta avseende, som här ifrågasättes, torde ej heller göra en höjning av nyssnämnda anslag nödvändig.

För komplettering av den officiella väderlekstjänsten torde för den skull böra för budgetåret 1925—1926 uppföras ett extra reservationsanslag å allenast 4,000 kronor. Då anslaget skulle ställas till meteorologisk-hydrografiska anstaltens förfogande, torde det böra anvisas å nionde huvudtiteln, mot det att det å sjätte huvudtiteln i statsverkspropositionen beräknade extra reservationsanslaget till befrämjande av lufttrafik i motsvarande mån minskas.

Departements-  
chefens  
hemställan.

Under åberopande av vad sålunda i skilda hänseenden anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

1:o) under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1925—1926 anvisa dels för understöd av regelbunden luftfart ett extra reser-

vationsanslag å 500,000 kronor, dels till förbättring av flygplatsen å Bulltoftafältet i Malmö ett extra reservationsanslag å 128,000 kronor, dels ock för biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart ett extra anslag å 2,300 kronor;

2:o) under nionde huvudtiteln för komplettering av den officiella väderlekstjänsten för budgetåret 1925—1926 anvisa ett extra reservationsanslag å 4,000 kronor;

3:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att enligt de i statsrådsprotokollet angivna grunder och i huvudsaklig överensstämmelse med det i statsrådsprotokollet intagna förslaget till avtal mellan svenska staten och aktiebolag, som erhåller understöd för idkande av regelbunden luftfart, träffa avtal om uppehållande av sådan luftfart;

4:o) dels besluta, att en särskild fond, benämnd luftfarts-länefonden, skall inrättas, från vilken fond, som skall förvaltas av statskontoret, lån må under i statsrådsprotokollet angivna villkor av Kungl. Maj:t beviljas för inköp av flygplan och flygmotorer, dels ock såsom kapitalökning för omförmälda fond för budgetåret 1925—1926 under utgifter för kapitalökning, rubriken »Statens utlåningsfonder» anvisa ett reservationsanslag av 800,000 kronor att utgå av lånemedel.

---

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Waldemar Wiens.

## Redogörelse

för understöd åt civil luftfart m. m. i europeiska stater.

### Belgien.

Ett inhemskt aktiebolag (Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne — SABENA) har erhållit koncession för en tidrymd av 30 år att med företrädesrätt bedriva yrkesmässig luftfart; däri inbegripet luftbefordran av post. Bolagets aktiekapital utgöres av 6 miljoner francs (= omkring 1,200,000 kronor), fördelat på 12,000 stycken aktier, varav belgiska staten är innehavare av hälften. Dessutom erhåller bolaget stora subventioner. Styrelsen består av 12 ledamöter, av vilka försvarsministern utser två, finansministern en och ministern för kolonierna en. Var och en av de av ministrarna utsedda styrelseledamöterna kunna inlägga ett suspensivt veto mot varje styrelsebeslut, då han anser detsamma strida mot statens intressen, eller mot vad det militära läget kräver. Det beslut, mot vilket veto inlägges, får endast verkställas, om belgiska staten eller kolonierna, representerade av försvarsministern eller kolonialministern, upphäva vetot. Ordföranden i styrelsen och verkställande direktören skola väljas bland de styrelseledamöter, vilka icke utsetts av staten.

Förutom gods- och posttrafik mellan inhemska orter har bolaget under senare hälften av år 1924 bedrivit lufttrafik å lederna Brüssel—Basel och Brüssel—Amsterdam.

### Danmark.

Enligt tillgängliga uppgifter synes lufttrafiken bedrivas av staten. Det danska bolaget »Danske Luftfartsselskab» utgör blott en administrativ organisationsform för staten. När därför någon vinst uppstår, bliver denna tilldelad staten och icke bolaget. Hur stor subvention, som hittills erhållits, är icke med full visshet känt. Under år 1924 bedrevs regelbunden lufttrafik mellan Köpenhamn och Rotterdam. Det Danske Luftfartsselskab samarbetade därvid med Deutsche Aero-Lloyd och Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (K. L. M.).

### England.

Anslaget till det civila flygväsendet för budgetåret 1924—1925 uppgår till sammanlagt 355,000 £ (= omkring 6¼ miljoner kronor). Av denna summa utgör 137,000 £ (= omkring 2½ miljoner kronor) subvention till regelbunden lufttrafik. Denna senare bedrivs av ett enda stort bolag, Imperial Air Transport Company, Ltd, som utgör en sammanslutning av 4 stycken olika lufttrafikbolag. Aktiekapitalet i det sammanslagna bolaget uppgår till 1,000,000 £. Subventionen från staten utgår under 10 år med sammanlagt 1,000,000 £ efter en fallande skala sålunda att första året utgör subventionen 137,000 £ och tionde året 32,000 £. Bolaget är skyldigt att i gengäld upprätthålla en effektiv lufttrafik för befordran av passagerare, post och gods mellan följande orter: London—Paris, London—Brüssel, London—Amsterdam och Southampton Channel Isles eller mellan andra av presidenten för luftfartsrådet godkända platser, som, enligt bolagets mening, ur kommersiell synpunkt äro mera lämpade att förbinda medelst lufttrafik. Leden Southampton—Channel Isles eller motsvarande led måste dock under alla förhållanden trafikeras med vattenflygplan.

Under de fyra första åren skola å de sålunda fastställda luftlederna tillryggläggas minst 800,000 engelska mil årligen. För hela 4-årsperioden skall dock det sammanlagda antalet tillryggalagda engelska mil, lika uppdelat per år, uppgå till minst 1,000,000 engelska mil. (Subventionen uträknad efter flygkilometer blir för dessa år 1:51 kr.). Under de återstående åren skola minst 1,000,000 engelska mil flygas varje år.

Beträffande statens inflytande över bolagets verksamhet m. m. må följande anföras. Presidenten för luftfartsrådet utser å regeringens vägnar två av bolagets direktörer. Dessa behöva icke innehava aktier i bolaget. Därest den årliga vinst, som står till aktieägarnas förfogande, är tillräcklig, förfares med densamma sålunda:

1) 10 % å det inbetalade aktiekapitalet avräknas och utdelas till aktieägarna.

2) Av återstoden skall  $\frac{1}{3}$  användas för återbetalning av den beviljade årssubventionen,  $\frac{1}{3}$  för utveckling och tillökning av den brittiska civila luftfarten och  $\frac{1}{3}$  för ytterligare utdelning bland aktieägarna.

Vid fastställande av bolagets vinst få icke några andra avskrivningar göras än sådana, som äro godkända av presidenten för luftfartsrådet.

#### Finland.

Någon särskild subvention, utöver ersättning från postverket, torde icke hittills hava beviljats för lufttrafik. De leder, som hittills trafikerats hava varit Hälsingfors—Reval och Hälsingfors—Stockholm, den senare i samtrafik med svenskt bolag.

#### Frankrike.

Den civila luftfarten bedrivs av enskilda bolag. Dessa hava emellertid åtnjutit och åtnjuta alltjämt stora subventioner av staten, vilket också framgår av anslagssummorna. I budgeten för år 1924 upptogs sålunda för den civila luftfarten en summa av 138,463,350 francs (= omkring 27  $\frac{1}{2}$  miljoner kronor) och för år 1925 ett belopp av 155,329,715 francs (= omkring 31 miljoner kronor). Detta senare belopp är dock ännu icke beviljat och torde möjligen bliva något minskat, dock icke i avsevärd utsträckning. De två största utgiftsposterna för innevarande år utgöras av:

1) Understöd till bolag, som bedriva regelbunden lufttrafik med 51 miljoner francs (= omkring 10 miljoner kronor) i stället för 41 miljoner francs (= omkring 8 miljoner kronor) för år 1924 och

2) understöd för fabrikation av flygmateriel m. m. med 52  $\frac{1}{2}$  miljoner francs (= omkring 10  $\frac{1}{2}$  miljoner kronor) i stället för 45 miljoner francs (= omkring 9 miljoner kronor) för år 1924.

Statens understöd utgår i form av inköps-, flyg- och tilläggsflygpremier. *Inköpspremier* utbetalas blott för nya flygplan och motorer. Dessa måste uppfylla vissa fordringar och vara av fransk tillverkning. Premiens storlek uppgår till hälften av fakturabeloppet, men den är dock begränsad uppåt till hälften av det på visst sätt beräknade teoretiska värdet. I fråga om flygplan höjes detta värde med 50 %, då dessa äro av *metall*. Slutsumman höjes ytterligare med 10 % för tvåmotoriga, med 12.5 % för tremotoriga och med 15 % för fyra- och flermotoriga flygplan. *Flygpremier* utgår för antalet tillryggalagda kilometer å fastställda luftleder. Premiens storlek beräknas för varje flygkilometer och varje 100 kg. befördrad last sålunda, att den för vart och ett av de fyra första 100 kilogrammen utgör  $K \times 1.75$  francs och för varje ytterligare 100 kg.  $K \times 1.25$  francs. Värdet å  $K$  fastställles genom kontrakt för varje särskild led. Hur stor den på detta sätt beräknade premien blir, är icke känt, men att döma av det avsevärda belopp, som är

avsett för subventionering av lufttrafik, torde den betydligt överstiga de belopp, som utgå i andra länder.

Balansräkningen, som uppgöres efter fastställda regler, skall vid årets början föreläggas luftfartsmyndigheten till godkännande. I balansräkningen upptages bl. a. å utgiftssidan 6 % ränta å aktiekapitalet. Har *vinst* uppstått förfäres med densamma sålunda:

- a) I första hand utdelas ytterligare 3 % å det fastställda aktiekapitalet.
- b) I andra hand fördelas 4 % å samma kapital lika mellan staten och bolaget.
- c) Återstående överskott uppdelas så, att staten erhåller 60 % och bolaget 40 %.

Uppstår *förlust* erhåller bolaget en *tilläggsflygpremie*, som beräknas efter samma grunder som flygpremien. Denna tilläggsflygpremies storlek avpassas så, att förlusten bliver täckt. Premien får dock icke uppgå till mer än 50 % av flygpremien och måste ytterligare inskränkas, därest de av parlamentet beviljade medlen för understöd av lufttrafik ej räcka till.

#### Holland.

Även i *Holland* uppehålls den civila luftfarten av ett enskilt bolag, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, som dels erhållit ett räntefritt lån dels får subvention. Kontrakt angående luftfarten är upprättad mellan kommunikationsministern och bolaget. Vilka linjer, som bolaget skall trafikera, äro angivna i kontraktet. Enligt detta har ministern vidsträckt befogenhet att ingripa i bolagets drift. Ministern har rätt att välja en person i bolagets affärsledning. Överenskommelser, vilka ej kunna rubriceras som arbetsavtal och som gälla utbetalning av högre belopp än 10,000 floriner och med eventuella förlängningar gälla längre än ett år, få ej ingås av bolaget, såvida icke ministern godkänner desamma. Överenskommelser med annat lufttrafikbolag, som belöpa sig på belopp mellan 10,000 och 5,000 floriner skola senast 14 dagar efter deras ingående delgivas ministern. Anser ministern, att de skada holländska intressen, kan han göra en efterföljande överenskommelse beroende av sitt godkännande. Bland bolagets utgifter må upptagas 6 % ränta å aktiekapitalet. Visar bolagets av ministern godkända vinst- och förlustkonto förlust, är bolaget under åren 1923—1926 berättigat till subvention å högst 1.400,000 floriner fördelade så, att för åren 1923 och 1924 kunna erhållas högst 400,000 och för åren 1925 och 1926 högst 300,000 floriner. Uppstår efter den  $\frac{31}{12}$  1926 överskott delas detta, sedan 6 % utdelats å aktiekapitalet, lika mellan staten och bolaget.

#### Italien.

Ett stort bolag, omfattande alla i landet befintliga luftfartsföretag, har nyligen bildats. Det synes röna stor hjälp av regeringen. Hittills torde statens verksamhet i fråga om luftfart mest hava inriktats på utbildning av flygare, upprättande av väderlekstjänst, anordnande av tävlingar och utställningar m. m.

Enligt uppgift lär regeringen vara beredd att subventionera trafiken å leden Brindisi—Athen—Konstantinopel.

#### Jugoslavien.

Enligt kontrakt av den 30 januari 1923 mellan regeringen och bolaget Franco—Roumaine har detta senare erhållit tillstånd att med företrädesrätt bedriva lufttrafik i landet.

På grund av detta kontrakt igångsatte bolaget, sedan många svårigheter

övervunnits och stora belopp offrats, i mars månad 1923 lufttrafik å leden Paris—Strassburg—Wien—Budapest—Belgrad—Bukarest—Konstantinopel. Dessförinnan hade icke lufttrafiken å denna led berört landet utan flygplanen hade gått från Budapest direkt till Bukarest.

Bolaget erhåller understöd av staten med 200 franska francs för varje dubbeltur å leden Belgrad—Wien och å leden Belgrad—Bukarest.

#### Norge.

Hittills har icke någon regelbunden lufttrafik bedrivits, åtminstone icke i någon större utsträckning utom landets gränser. På grund härav har ej heller, såvitt känt, något särskilt understöd beviljats åt dylik luftfart. Där emot hava medel anslagits för anordnande av flygplatser m. m.

#### Rumänien.

För den civila luftfartens utveckling är närmaste målet att upprätta lufttrafik å leden Bukarest—Galatz—Kischineff. Därjämte har flygplatsen utanför Bukarest utvidgats och förbättrats.

#### Schweiz.

Den civila luftfarten har hastigt utvecklats i Schweiz. Under år 1922 fanns sålunda en lufttrafikled, år 1923 två och år 1924 fem luftleder, som berörde schweiziskt område. De företag, som trafikera dessa leder, äro dock icke alla inhemska.

Schweiziska Edsförbundet har icke direkt understött något lufttrafikföretag, men det har dock lämnat ersättning för postbefordran. Denna ersättning utgår med 75 francs för 100 flygkilometer över schweiziskt område. Däremot äro ofta lufttrafikbolagen, i första hand de inhemska, subventionerade av de kantonala myndigheterna. Sålunda har kantonen Basel för år 1924 beviljat 32,000 francs för lufttrafik å lederna Paris—Basel—Zürich och Rotterdam—Basel, 18,000 francs för driften av Basels flygplats och 9,000 francs för driften av dess radiostation.

#### Sovjet-Ryssland.

Under de senare åren hava gjorts stora ansträngningar för att skapa inhemska lufttrafiklinjer, vilka i detta land äro av särskilt stor betydelse på grund av de långa avstånden och bristen på järnvägar.

Ett lufttrafikbolag »Dobrolet» med ett aktiekapital på 2 miljoner guldrubler finnes organiserat och lär erhålla understöd av staten. Lufttrafiken har dock huvudsakligen upprätthållits av utländska bolag, särskilt Junkers, som sedan maj 1923 bedrivit luftfart å leden Moskva—Tiflis. Planer hava varit å bane att förlänga denna led åt ena hållet till Leningrad och åt andra till Teheran. Trafiken å luftleden Königsberg—Moskva har även under år 1924 varit i gång.

#### Spanien.

Den civila luftfartens framåtskridande har delvis förhindrats på grund av politiska förhållanden. Planerna på att förbinda Spanien med Sydamerika förmedels luftskeppstrafik äro alltjämt föremål för undersökning.

#### Tjeckoslovakien.

I Tjeckoslovakien finnas för närvarande två luftfartsföretag, nämligen dels statens, som sedan 1923 trafikerar linjen Prag—Bratislava—Kosice och dels ett enskilt bolag »La Société internationale des Transports aériens» (f. d. Franco—Roumaine), som sedan 1920 trafikerar lederna Prag—Strassburg—Paris, Prag—Warschau och Prag—Wien.

Det förra företaget är fullkomligt statligt, varför ingen särskild subvention beviljas detsamma.

Det enskilda bolaget har under åren 1920—1924 erhållit subvention till växlande belopp allt efter trafikens omfattning och regularitet. Subventionen utgår i enlighet med årligen upprättade kontrakt för utförda tidtabellsenliga flygningar å fastställda leder. Under de två sista åren har bolaget erhållit 5,000 tjeckoslovakiska kronor för varje flygning på leden Prag—Paris, 2,500 tjeckoslovakiska kronor på leden Prag—Warschau och 1,500 tjeckoslovakiska kronor på leden Prag—Wien. Det sammanlagda årliga subventionsbeloppet bör icke för ovannämnda tre leder överstiga 3,200,000 tjeckoslovakiska kronor. Vid inställda eller försenade turer måste bolaget erlägga vissa bötessummor.

Regeringens representanter hava rättighet att närvara vid alla sammanträden inom bolaget. Regeringen kan vidare när som helst låta undersöka alla trafikanordningar, konton, dagböcker, journaler, skrivelser och meddelanden samt administrationen och trafiken i övrigt. Vidare äger regeringen befogenhet att godkänna alla flygplan och motorer, de förra särskilt i avseende å typ, storlek, nyttigt last, säkerhet och hastighet.

#### **Tyskland.**

I Tyskland uppehålls den civila luftfarten av enskilda bolag med subvention av staten, därest de förbinda sig att vid varje luftfärd medföra in till 100 kg. post utan särskild ersättning. Subventionen utgör för närvarande 2 guldmark för varje flugen kilometer. Dessutom utbetalar staten för förbättring av flygplatser och markorganisation i övrigt 10 guldmark för varje start och varje landning vid regelbunden lufttrafik. En del av den ovan nämnda kilometersubventionen skall användas till förnyelse och utökning av flygmaterielen.

Någon kontroll från statens sida över luftfartsföretagens förvaltning har hittills icke förekommit. Antalet tillryggalagda kilometer å olika luftleder bliver emellertid föremål för prövning av luftfartsmyndigheten. Härutöver äro inga reglerande bestämmelser utfärdade av staten.

I budgeten för år 1925 lär en summa av 4,900,000 mark (= omkring 4  $\frac{1}{3}$  miljon kronor) vara upptagen såsom understöd till lufttrafikbolag, som bedriva regelbunden lufttrafik.

#### **Ungern.**

I Ungern finnas tvenne större lufttrafikföretag, som bedriva lufttrafik dels mellan Wien och Budapest dels längs Donau. I vad mån staten bidrager till luftfartens understöd är icke känt. Den franska lufttrafikleden Paris—Bukarest—Konstantinopel berör också Ungern.

#### **Österrike.**

Det statsekonomiska läget har hittills lagt hinder i vägen för understöd till den civila luftfarten. Ett bolag för civil luftfart »Austria Flugverkehr-A. G.» är dock sedan någon tid bildat. Det har ett aktiekapital på 1 miljard Kronen och är ett rent österrikiskt företag utan utländskt inflytande. Bolaget hyser förhoppning om hjälp från kommunikationsdepartementet och avser i första hand att öppna trafik å inhemska linjer. Därefter är det bolagets avsikt att koncentrera sig på linjen: München—Wien—Budapest.

Stockholm den 23 februari 1925.

*Lennart Högborg.*

Löjtnant.



Bil. nr 2.

## Kalkyl

över kostnaderna för trafikerande av luftleden

**Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Amsterdam.**

Alt. I. Enbart svensk trafik.

1. *Distansen.*

Malmö—Köpenhamn .....	30 km.
Köpenhamn—Hamburg .....	290 »
Hamburg—Amsterdam .....	365 »

Summa 685 km.

Beräknad flygsträcka 720 km.

2. *Trafikfrekvens.* Ett flygplan dagligen utom å söndagar i vardera riktningen under 6 månader = 300 enkelturer.

Summa flygkilometer = 216,000.

3. *Flygplan.* Tremotorigt trafikflygplan för 10 passagerare, post och gods. Kommersiell hastighet omkring 140 km. per timme. Maximihastighet cirka 180 km. per timme.**Engångskostnader.**

1. 3 st. flygplan à kr. 206,000: — fritt Malmö .....	kronor 618,000: —
2. 3 st. reservmotorer jämte diverse reservdelar för motor och flygplan .....	» 92,000: —
3. Nödvändigt rörelsekapital .....	» 125,000: —

Summa kronor 835,000: —

**Driftkostnader.**1. *Bränsle.*a) Bensol: Körtid per enkeltur c:a 5  $\frac{1}{4}$  timme. 300 turer = c:a 1,575 timmar.

Åtgång per motor och timme = 35 kg.; för 3 motorer = 105 kg.

Pris per kg. = 0:45 kr.

Kostnad summa kronor 74,400: —.

b) Olja: Åtgång per motor och timma = 2 kg.

För 3 motorer = 6 kg.

Pris per kg. 1: — kr.

Kostnad summa kronor 9,500: —.

Totalkostnad för bränsle .....

kronor 83,900: —

2. *Personal.*

1 trafiklinjchef .....	» 5,600: —
1 arbetschef, ingenjör (gemensam för alla lederna) .....	» 5,600: —
1 materialförvaltare .....	» 3,600: —
1 kontorist .....	» 2,400: —
3 flygare .....	» 27,700: —
3 mekaniker (navigatorer) .....	» 17,500: —
8 » .....	» 32,000: —
1 kommissionär i Hamburg .....	» 1,000: —
1 » » Amsterdam .....	» 2,000: —

Summa kronor 97,400: —

3. <i>Reparationer m. m.</i>	
Material för underhåll och reparationer .....	kronor 45,000:—
Transporter och bärgningar .....	» 5,000:—
Kraft och lyse etc. ....	» 2,400:—
	<hr/>
	Summa kronor 52,400:—
4. <i>Avskrivning.</i>	
å kr. 106:— per flygtimme .....	Summa kronor 167,000:—
5. <i>Försäkringar.</i>	
3 st. flygplan à 10 % .....	kronor 61,800:—
3 flygare och 3 mekaniker .....	» 1,750:—
Ansvarsförsäkring .....	» 1,500:—
Försäkring av post .....	» 1,800:—
Försäkring för olycksfall i arbete .....	» 1,750:—
	<hr/>
	Summa kronor 68,600:—
6. <i>Landnings- och hangaravgifter.</i>	
Malmö .....	kronor 6,500:—
Köpenhamn .....	» 4,500:—
Hamburg .....	» 10,800:—
Amsterdam .....	» 10,800:—
	<hr/>
	Summa kronor 32,600:—
7. <i>Administrationskostnader m. m.</i>	
Administration .....	kronor 12,000:—
Telefon, telegram och porto .....	» 6,000:—
Reklam och trycksaker .....	» 4,000:—
Rese- och traktamentskostnader .....	» 6,000:—
	<hr/>
	Summa kronor 28,000:—
Summa driftkostnader kronor 529,900:—.	

#### Sammanställning av utgifterna.

Ränta 5 % å 835,000:— .....	kronor 41,750:—
Driftkostnader .....	» 529,900:—
Oförutsedda utgifter, skatter etc. ....	» 26,350:—
	<hr/>
	Summa kronor 598,000:—
Kostnad per enkel tur .....	
» » flygtimme .....	kronor 1,993:—
» » flygkilometer .....	» 380:—
	» 2: 77

#### Beräknade inkomster m. m.

Passagerarefrekvens: 50 % av passagerareplatserna besatta.	
Inkomst per biljett .....	kronor 127: 50
(biljettpris kr. 150:— *), varifrån 15 % provision avgår)	
Postersättning per enkeltur .....	» 100:—
Summa inkomster per enkeltur .....	» 737: 50
» » » flygkilometer .....	» 1: 02
<hr/>	
Underskott per flygkilometer kr. 2: 77—1: 02 = .....	kronor 1: 75
» på driften under sex månader (216,000 km.)...	» 378,000:—

\* Biljettpris för tågresa i första klass jämte sovplats mellan Malmö och Amsterdam är för närvarande omkring 125 kronor.

Bil. nr 3.

## Kalkyl

över kostnaderna för trafikerande av luftleden  
**Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Amsterdam.**

Alt. II. Halva trafiken utföres av Sverige och halva av Danmark.

1. *Distanser.*

Malmö—Köpenhamn.....	30 km.
Köpenhamn—Hamburg .....	290 »
Hamburg—Amsterdam .....	365 »

Summa 685 km.

Beräknad flygsträcka 720 km.

2. *Trafikfrekvens:* Från svensk sida ett flygplan dagligen utom å söndagar i endera riktningen under 6 månader = 150 enkelturer. Summa flygkilometer = 108,000.3. *Flygplan:* Tremotorigt trafikflygplan för 10 st. passagerare, post och gods. Kommersiell hastighet omkring 140 km./tim.  
Maximihastighet c:a 180 km./tim.**Engångskostnader.**

1. 2 st. flygplan à kr. 206,000: — fritt Malmö .....	kronor 412,000: —
2. 3 » reservmotorer jämte diverse reservdelar för motor och flygplan .....	» 88,000: —
3. Nödvändigt rörelsekapital .....	» 100,000: —

Summa kronor 600,000: —

**Driftkostnader.**1. *Bränsle.*

a) Bensol: Körtid per tur c:a 5  $\frac{1}{4}$  timmar. 150 turer = 790 timmar  
 Åtgång per motor och timme ..... = 35 kg;  
 för 3 motorer ..... = 105 »  
 Pris per kg. .... = 0.45 kr.

Kostnad summa kronor 37,350: —

b) Olja: Åtgång per motor och timme = 2 kg;  
 för 3 motorer ..... = 6 »  
 Pris per kg. .... = 1: — kr.

Kostnad summa kronor 4,750: —

Totalkostnad för bränsle..... kronor 42,100: —

2. *Personal.*

1 Trafiklinjchef .....	kronor 5,600: —
1 Arbetschef, ingenjör (gemensam för alla lederna) .....	» 5,600: —
1 Materialförvaltare .....	» 3,600: —
1 Kontorist .....	» 2,400: —
2 Flygare .....	» 16,000: —
2 Mekaniker (navigatorer) .....	» 11,000: —
5 Mekaniker (diverse) .....	» 20,000: —
1 Kommissionär i Hamburg .....	» 500: —
1 kommissionär i Amsterdam .....	» 1,000: —

Summa kronor 65,700: —

3. <i>Reparationer m. m.</i>	
Material för underhåll och reparation .....	kronor 22,000:—
Transporter och bärgningar .....	» 2,500:—
Kraft och lyse etc. ....	» 2,000:—
	<hr/>
	Summa kronor 26,500:—
4. <i>Avskrivning.</i>	
å kr. 106:— per flygtimme .....	kronor 83,700:—
5. <i>Försäkringar.</i>	
2 st. flygplan å 10 % .....	kronor 41,200:—
2 flygare och 2 mekaniker .....	» 1,200:—
Ansvarsförsäkring .....	» 1,000:—
Försäkring av post .....	» 900:—
Försäkring för olycksfall i arbete .....	» 1.200:—
	<hr/>
	Summa kronor 45,500:—
6. <i>Landnings- och hangaravgifter.</i>	
Malmö .....	kronor 4,000:—
Köpenhamn .....	» 2,300:—
Hamburg .....	» 5,400:—
Amsterdam .....	» 5,400:—
	<hr/>
	Summa kronor 17,100:—
7. <i>Administrationskostnader m. m.</i>	
Administration .....	kronor 6,000:—
Telefon, telegram och porto .....	» 3,000:—
Reklam och trycksaker .....	» 2,000:—
Rese- och traktamentskostnader .....	» 3,000:—
	<hr/>
	Summa kronor 14,000:—
Summa driftkostnader kronor 294,600:—.	

**Sammanställning av utgifterna.**

Ränta 5 % å kr. 600,000:— .....	kronor 30,000:—
Driftkostnader .....	» 294,600:—
Oförutsedda utgifter, skatter etc. ....	» 12,400:—
	<hr/>
	Summa kronor 337,000:—

Kostnad per enkel tur .....	kronor 2,246:—
» » flygtimme .....	» 428:—
» » flygkilometer .....	» 3: 12

**Beräknade inkomster m. m.**

Passagerarefrekvens: 50 % av passagerareplatserna besatta.	
Inkomst per biljett .....	kronor 127: 50
(biljettpris kr. 150:—*), varifrån 15 % provision avgår)	
Postersättning per enkeltur .....	» 100:—
Summa inkomster per enkeltur .....	» 737: 50
» » » flygkilometer .....	» 1: 02
<hr/>	
Underskott per flygkilometer kr. 3: 12—1: 02 = .....	» 2: 10
» på driften under sex månader (108.000 km.) .....	» 226,800:—

\*) Biljettpriset för tågresa i första klass jämte sovplats mellan Malmö och Amsterdam är för närvarande omkring 125 kronor.

Bil. nr 4.

## Kalkyl

över kostnaderna för trafikerande av luftleden

**Stockholm - Helsingfors.**

(Halva trafiken utföres av svenskt och halva av finskt företag.)

1. *Distansen:* Stockholm—Helsingfors 400 km.  
Beräknad flygsträcka 415 km.
2. *Trafikfrekvens:* Från svensk sida ett flygplan dagligen utom å söndagar i endera riktningen under 4 månader = 100 enkelturer. Summa flygkilometer = 41,500.
3. *Flygplan:* Enmotorigt trafikflygplan (sjöflygplan) för 4 st. passagerare, post och gods. Kommersiell hastighet omkring 120 km. per timme. Maximihastighet c:a 150 km. per timme. Motorstyrka c:a 180 hkr.

**Engångskostnader.**

1. 2 st. flygplan à kr. 55,000:—	..... kronor	110,000:—
2. 1 » reservmotor jämte diverse reservdelar för motor och flygplan.....	»	35,000:—
3. Nödvändigt rörelsekapital.....	»	25,000:—
	Summa kronor	170,000:—

**Driftkostnader.**

1. *Bränsle:*
  - a) Bensol, körtid per tur c:a 3 $\frac{1}{2}$  timmar. 100 turer = 350 timmar.  
Åtgång per motor och timme = 35 kg.  
Pris per kg. kr. 0:45.  
Kostnad summa kr. 5,500:—.
  - b) Olja: Åtgång per motor och timme = 2 kg.  
Pris per kg. kr. 1:—.  
Kostnad summa kr. 700:—.

Totalkostnad för bränsle summa kronor 6,200:—

2. <i>Personal.</i>		
1 trafiklinjechef .....	kronor	4,000:—
1 arbetschef (gemensam för alla lederna) .....	»	2,000:—
1 kontorist .....	»	1,500:—
2 flygare .....	»	6,900:—
3 mekaniker .....	»	9,600:—
	Summa kronor	24,000:—

3. <i>Reparationer m. m.</i>		
Materiel för underhåll och reparationer .....	kronor	5,600:—
Transporter och bärgningar .....	»	700:—
Kraft och lyse .....	»	100:—
	Summa kronor	6,400:—
4. <i>Avskrivning.</i>		
à kr. 35:— per flygtimme .....	kronor	12,200:—

5. <i>Försäkringar.</i>			
2 st. flygplan à 8 % .....	kronor	8,800:—	
2 » flygare .....	»	500:—	
Ansvarsförsäkring .....	»	800:—	
Försäkring av post .....	»	500:—	
Försäkring för olycksfall i arbete .....	»	600:—	
	<b>Summa kronor</b>	<b>11,200:—</b>	
6. <i>Landnings- och hangaravgifter.</i>			
Stockholm .....	kronor	2,500:—	
Helsingfors .....	»	800:—	
	<b>Summa kronor</b>	<b>3,300:—</b>	
7. <i>Administrationskostnader.</i>			
Administration .....	kronor	3,000:—	
Telefon, telegram och porto .....	»	2,000:—	
Reklam och trycksaker .....	»	1,500:—	
Rese- och traktamentskostnader .....	»	1,500:—	
	<b>Summa kronor</b>	<b>8,000:—</b>	
Summa driftskostnader kronor 71,300 —.			

**Sammanställning av utgifterna.**

Ränta 5 % å kr. 170,000:— .....	kronor	8,500:—
Driftskostnader .....	»	71,300:—
Oförutsedda utgifter, skatter etc. ....	»	4,500:—
	<b>Summa kronor</b>	<b>84,300:—</b>
Kostnad per enkel tur .....	kronor	843:—
» » flygtimme .....	»	241:—
» » flygkilometer .....	»	2:03

**Beräknade inkomster m. m.**

Passagerarefrekvens: 50 % av passagerareplatserna besatta.		
Inkomst per biljett .....	kronor	85:—
(biljettpris kr. 100:— *), varifrån 15 % provision avgår)		
Postersättning per enkeltur .....	»	50:—
Summa inkomster per enkeltur .....	»	220:—
» » » flygkilometer .....	»	0:53
<hr/>		
Underskott per flygkilometer kr. 2:03 — 0:53 = .....	kronor	1:50
» på driften under 4 månader (41,500 km.) .....	»	62,250:—

\*) Biljettpris för båtresa i första klass mellan Stockholm och Helsingfors är för närvarande omkring 65 kronor.

Bil. nr 5.

**Kalkyl**

över kostnaderna för luftleden

**Oslo—Göteborg—Köpenhamn (Malmö)**

(Halva trafiken utföres av Sverige och halva av Norge.)

1. <i>Distanser.</i>	
Malmö—Köpenhamn .....	30 km.
Köpenhamn—Göteborg .....	230 »
Göteborg—Oslo .....	255 »
	Summa 515 km.

Beräknad flygsträcka 540 km.

2. *Trafikfrekvens:* Från svensk sida ett flygplan dagligen utom å söndagar i endera riktningen under 3 månader = 75 enkelturer.  
Summa flygkilometer = 40,500

3. *Flygplan:* Enmotorigt trafikflygplan (sjöflygplan) för 4 st. passagerare, post och gods. Kommersiell hastighet omkring 120 km. per timme. maximihastighet c:a 150 km. per timme. Motorstyrka c:a 180 hkr.

**Engångskostnader.**

1. 2 st. flygplan à kr. 55,000:— .....	kronor 110,000:—
2. 1 st. reservmotor jämte diverse reservdelar för motor och flygplan .....	» 35,000:—
3. Nödvändigt rörelsekapital .....	» 25,000:—
	Summa kronor 170,000:—

**Driftkostnader.**

1. *Bränsle.*
- a) Bensol: Körtid per tur c:a 4 ½ timme.  
75 turer = 338 timmar
- Åtgång per motor och timme = 35 kg.  
Pris per kg. kr. 0:45.  
Kostnad summa kronor 5,324:—
- b) Olja: Åtgång per motor och timme = 2 kg.  
Pris per kg. kr. 1:—.  
Kostnad summa kronor 676:—
- Totalkostnad för bränsle kronor 6,000:—

2. <i>Personal.</i>	
1 Trafiklinjchef i Göteborg .....	kronor 3,200:—
1 Arbetschef i Malmö (gemensam för alla lederna) .....	» 1,500:—
1 Materialförvaltare i Malmö .....	» 500:—
1 Kontorist i Göteborg .....	» 1,200:—
2 Flygare .....	» 6,000:—
3 Mekaniker .....	» 8,800:—
	Summa kronor 21,200:—

3. <i>Reparationer m. m.</i>		
Material för underhåll och reparation.....	kronor	5,600:—
Transporter och bärgningar.....	»	900:—
Kraft och lyse etc.....	»	300:—
	<b>Summa kronor</b>	<b>6,800:—</b>
4. <i>Avskrivning</i>		
à kr. 35:— per flygtimme .....	kronor	11,800:—
5. <i>Försäkringar.</i>		
2 st. flygplan à 6,5 % .....	kronor	7,150:—
2 st. flygare .....	»	450:—
Ansvarsförsäkring .....	»	600:—
Försäkring av post .....	»	300:—
Försäkring för olycksfall i arbete .....	»	600:—
	<b>Summa kronor</b>	<b>9,100:—</b>
6. <i>Landnings- och hangaravgifter.</i>		
Oslo .....	kronor	800:—
Göteborg .....	»	400:—
Malmö .....	»	3,100:—
Köpenhamn .....	»	600:—
	<b>Summa kronor</b>	<b>4,900:—</b>
7. <i>Administrationskostnader.</i>		
Administration .....	kronor	3,000:—
Telefon, telegram och porto .....	»	1,500:—
Reklam och trycksaker .....	»	1,200:—
Rese- och traktamentskostnader .....	»	1,500:—
	<b>Summa kronor</b>	<b>7,200:—</b>
	<b>Summa driftskostnader kronor</b>	<b>67,000:—</b>

**Sammanställning av utgifterna.**

Ränta 5 % å 170,000:— .....	kronor	8,500:—
Driftskostnader .....	»	67,000:—
Oförutsedda utgifter, skatter etc. ....	»	7,500:—
	<b>Summa kronor</b>	<b>83,000:—</b>
Kostnad per enkel tur .....	kronor	1,106:—
» » flygtimme .....	»	246:—
» » flygkilometer .....	»	2: 05

**Beräknade inkomster m. m.**

Passagerarefrekvens: 50 % av passagerareplatserna besatta.		
Inkomst per biljett .....	kronor	136:—
(biljettpris kr. 160:—*) varifrån 15 % provision avgår).		
Postersättning per enkeltur .....	»	25:—
Summa inkomster per enkeltur .....	»	297:—
» » » flygkilometer .....	»	0: 55
Underskott per flygkilometer kr. 2: 05—0: 55 .....	»	1: 50
» på driften under tre månader (40,500 km.) .....	»	60,750:—

\* Biljettpris för tågresa i första klass jämte sovplats mellan Oslo och Köpenhamn är för närvarande omkring 137 kronor.



## REGISTER

	Sid.
Inledning .....	1
Statsunderstöd för regelbunden luftfart .....	3
Ansökning av aktiebolaget aerotransport .....	3
Yttranden häröver .....	6
Allmänna skäl för statsunderstöd .....	14
Sättet för statsunderstöd .....	16
Lånefond och lånevillkor .....	17
Subvention för tillryggalagda flygkilometer .....	21
Luftfartsleder, som bära understödjas .....	26
Subventionsbeloppens storlek .....	36
Lånefondens storlek .....	37
Luftfartsstationer .....	37
Biträde åt luftfartsmyndigheten .....	43
Ersättning för besiktningaresor .....	45
Väderlektjänst för luftfarten .....	47
Departementschefens hemställan .....	50
<i>Bilagor.</i>	
Redogörelse för understöd åt civil luftfart m. m. i europeiska stater .....	52
Kostnadskalkyler beträffande för luftfart ifrågasatta linjer .....	57
Karta över internationella luftfartslinjer.	

# LUFTTRAFIKLEDER I EUROPA ÅR 1924

- Engelska
- Tyska
- Franska
- ..... Belgiska
- Holländska
- ..... Polska
- Svenska
- Ungerska
- ..... Holländsk-Tysk-Danska

