

Nr 227.

Godkänd av första kammaren den 25 maj 1925.
Godkänd av andra kammaren den 25 maj 1925.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrämjande av lufttrafik.

(Statsutskottets utlåtande nr 105.)

Till Konungen.

I den till riksdagen den 2 januari 1925 avlätna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1925—1926 har Eders Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln, punkt 54, 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.

Sedermera har Eders Kungl. Maj:t i en till riksdagen avläten, den 6 mars 1925 dagtecknad proposition, nr 93, under åberopande av vid propositionen fogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden nämnda dag, föreslagit riksdagen att

1:o) under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1925—1926 anvisa dels för understöd av regelbunden luftfart ett extra reservationsanslag 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 Eders 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 luftfartslånefonden, skall inrättas, från vilken fond, som skall förvaltas av statskontoret, lån må under i

statsrådsprotokollet angivna villkor av Eders 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.

Frågan om den civila luftfartens främjande har tidigare vid flera tillfällen varit föremål för riksdagens uppmärksamhet. Redan i en av 1918 års riksdag avlåten skrivelse med begäran om utredning om förutsättningarna för en reguljär lufttrafik framhölls av riksdagen såsom höjt över allt tvivel, att den väldiga utveckling, som under världskriget kommit flygtekniken till del, även skulle visa sig bliva av den största betydelse för det fredliga arbetet och framåtskridandet efter kriget. Ett vid 1921 års riksdag i ämnet framlagt förslag vann dock icke riksdagens bifall, i det att de nya trafikproblemen för det dåvarande icke syntes för Sveriges del ännu vara i tillräckligt utrett läge.

Av ingen torde likvisst längre kunna förnekas, att de sålunda till detta nya samfärdsmedel tidigare knutna förhoppningarna äro på god väg att förverkligas. Stora uppoffringar göras också av flertalet europeiska stater för att befrämja flygfarten.

Påtagliga bevis om luftfartens förmåga till utveckling utgöra de många trafikleder, som, trots ännu bestående mellanfolkliga motsättningar efter världskriget med därav följande ömsesidiga lufttrafikförbud och andra förhindrande inskränkningar i den fria trafikeringsrätten, redan existera inom olika länder och mellan ett stort antal skilda orter. Ensamt från Berlin beräknas under år 1925 flyglinjer komma att utlöpa till Leipzig, Nürnberg, München, Prag, Wien, Hannover, Amsterdam och (via Amsterdam) till London samt till Königsberg, Danzig och Moskva. Paris och London torde sommaren 1925 bliva förbundna genom ett tiotal turer i vardera riktningen per dag. Inom Amerikas förenta stater trafikeras sedan en tid tillbaka en transkontinental luftpostlinje från New York till San Francisco; tack vare att viss del av sträckan genomlöpes nattetid, har befordringstiden kunnat nedbringas till 34 timmar mot 4—5 dygn med hittillsvarande förbindelser.

Det synes riksdagen under nu angivna förhållanden uppenbart att Sverige icke längre kan dröja med att göra en insats på detta område, om än självklart statens medverkan härvid måste bliva av begränsad art. Beaktas må, att Sverige såväl genom sitt geografiska läge som kommersiella och industriella utveckling äger stora naturliga förutsättningar för att verksamt kunna bidra till luftfartens främjande.

Det förslag till den civila flygtrafikens understödjande, som i förevarande proposition framlagts, är grundat på en av ett flertal tillkallade sakkunniga verkställd utredning. I första hand avses att säkerställa dagsförbindelse Malmö—London och Malmö—Paris genom att å linjen Malmö—Amsterdam insätta luftfarkoster av stor flygkraft och med förmåga att oavsett rådande skiftande väderleksförhållanden hålla utsatta trafiktider. Genom linjerna till Hälsingfors och Oslo komme jämväl Finland och Norge att via Sverige inordnas i det stora internationella trafiknätet. En icke minst ur internatio-

nella synpunkter önskvärd samverkan mellan samtliga nordiska länder förutsättes alltså, och har, vad linjerna till Hälsingfors och Oslo beträffar, gjorts till villkor för att statsanslag till dem skall utgå.

Riksdagen har funnit de sålunda framlagda riktlinjerna för flygtrafikens ordnande i stort sett vara av beskaffenhet att böra av riksdagen godtagas. Det har visserligen syntts riksdagen önskligt, att då nu en svensk lufttrafik med statsunderstöd igångsättes, detta kunnat ske under en närmare samverkan med de ledande svenska industriföretag, som hava förutsättningar för att tillverka flygmateriel, desto mer som deras beredvillighet och intresse i detta avseende kunnat konstateras. Att avvakta den tidpunkt, då en organisation för en dylik tillverkning kommit igång och i avseende å konstruerade flygplan nått tillräcklig teknisk fulländning, skulle dock med all sannolikhet innebära ett uppskjutande till oviss tidpunkt av ett svenskt deltagande i den internationella flygtrafiken, varav bland annat kunde befaras följa, att Sverige bleve satt i efterhand vid den planläggning och utveckling av de framtida luftvägarna, som sedan flera år tillbaka är i full gång. Ihågkommas må ock, att den inhemska flygindustrin i avseende å sina avsättningsmöjligheter i första hand lär bli hänvisad till vårt flygvapen, vars förbrukning av teknisk materiel redan för närvarande är mångfaldigt större än vad som torde bli fallet å de svenska trafiklederna, där hela nyanskaffningen av maskiner torde inskränka sig till cirka 2 plan per år.

Såsom ett viktigt önskemål framstår likvisst, att svensk flygmateriel i möjligaste mån kan komma till användning jämväl i den civila flygtrafiken. Samarbete bör sålunda eftersträvas mellan vederbörande trafikbolag och svenska industriföretag, som på detta sätt böra beredas tillfälle att samla erfarenheter för en på bredare bas lagd konkurrenskraftig produktion, var till, enligt vad av sakkunniga vitsordats, stora tekniska förutsättningar för vårt lands del synas föreligga. Trafikbolagets ådagalagda förmåga att åstadkomma dylikt samarbete lär böra tillmätas stor betydelse, då fråga framdeles uppkommer om förlängning av det ingångna trafikavtalet.

De subventionsbelopp, som kunna beräknas för de olika, av departementschefen tillstyrkta linjerna, framgå av följande sammanställning, som är uppgjord med ledning av i propositionen framlagda kalkyler.

	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.

Vid bedömandet av storleken av den ifrågasatta subventionen för leden Malmö—Amsterdam bör uppmärksammas, att medan aktiebolaget aerotransport enligt nu gällande kontrakt äger uppbära gottgörelse med 700 kronor för utförd resa Malmö—Hamburg och åter, motsvarande ersättning för utförd postbefordran å linjen Malmö—Amsterdam och åter beräknas komma att utgå med allenast 200 kronor.

I likhet med departementschefen finner riksdagen önskligt, att ett samarbete med Danmark kan åstadkommas. På de skäl, som av departementschefen anförts, har dock riksdagen ansett, att — för fall att dylikt samarbete icke visar sig med svenska trafikintressen förenligt — medel böra stå till förfogande för trafikerande av leden Malmö—Amsterdam av Sverige ensamt, så att trafik 6 dagar i veckan kan åstadkommas. Riksdagen finner sig alltså böra bestämma anslaget för subvention (understöd för regelbunden lufttrafik) till det av Eders Kungl. Maj:t föreslagna beloppet, 500,000 kronor.

I avseende å detaljerna av förslaget har i § 7 av det ifrågavarande avtalet förutsatts, att i bolagets tjänst anställda personer såvitt möjligt skola vara svenska medborgare. Om än under bolagets första verksamhetstid och i avvaktan på att erforderliga förare och mekaniker av svensk nationalitet hinna utbildas kan bliva nödvändigt göra eftergifter i avseende å kraven på trafikens bedrivande med svensk personal, vill riksdagen dock framhålla vikten av att dessa krav sedermera strängt upprätthållas.

Den blivande subventionen skulle enligt departementschefens förslag tillmätas på sådant sätt, att densamma jämte beräknade inkomster för passagerare- 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. Den skulle redan vid avtalets ingående för hela kontraktstiden — 1925—1928 med eventuell förlängning t. o. m. 1930 — bestämmas. Därest densamma »till följd av sänkning av priset å materialier eller förnödenheter, som erfordras för bolagets lufttrafik» befinner uppenbarligen för hög, skulle Eders Kungl. Maj:t dock äga föreskriva, att subventionen för det andra eller därpå följande år skall nedsättas, dock högst med 25 % av det belopp, som fastställts i det ursprungliga avtalet.

Om å ena sidan dessa grunder för understödets beräkning måste anses för det blivande trafikbolaget tämligen gynnsamma, har å andra sidan genom ett flertal bestämmelser åt staten tryggats ett övervägande inflytande i bolagets förvaltning. Eders Kungl. Maj:t äger sålunda uppsäga avtalet till upphörande efter två månader, därest bolaget icke på ett tillfredsställande sätt uppehåller trafiken. Bolagets vinst skulle begränsas till 5 högst 6½ procent, varvid övrigt överskott skulle överlämnas till staten. Tidtabeller och taxor äga vederbörande myndigheter fastställa. Finner Eders Kungl. Maj:t på grund av framställning från någon av de båda av Eders Kungl. Maj:t utsedda styrelseledamöterna eller eljest viss åtgärd av bolaget erforderlig, är bolaget pliktigt vidtaga sådan åtgärd.

Såsom av propositionen inhämtas, har ifrågavarande förslag till avtal närmast tillkommit med utgångspunkt från ett av aktiebolaget aerotransport gjort erbjudande. I anslutning till vad departementschefen anfört vill dock riksdagen uttala, att det synes riksdagen böra åt Eders Kungl. Maj:t lämnas öppet att, därest annat godtagligt anbud å trafikens bedrivande skulle framkomma, fatta beslut om godkännande av detta samt att i övrigt i ärendet besluta efter sig företeende omständigheter med rätt att vidtaga de ändringar i ovan angivna anslagsgrunder, som härvid kunna befinnas erforderliga.

Lånefonden har i propositionen beräknats till 800,000 kronor. Riksdagen har emellertid ansett, att till en början och intill dess någon erfarenhet vunnits angående den utsträckning, i vilken densamma kommer att anlitas, beloppet bör kunna begränsas till 500,000 kronor.

Riksdagen, som i övriga delar icke funnit anledning till erinran mot Eders Kungl. Maj:ts förslag, får anmäla, att riksdagen, med bifall till förevarande proposition,

1:o) under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1925—1926 anvisat dels för understöd av regelbunden luftfart ett extra reservationsanslag 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) bemyndigat Eders Kungl. Maj:t att enligt de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 6 mars 1925 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;

3:o) dels beslutat, att en särskild fond, benämnd luftfartslånefonden, skall inrättas, från vilken fond, som skall förvaltas av statskontoret, lån må under i statsrådsprotokollet angivna villkor av Eders Kungl. Maj:t beviljas för inköp av flygplan och flygmotorer, dels ock såsom kapitalökning för omfördelade fond för budgetåret 1925—1926 under utgifter för kapitalökning, rubriken »Statens utlåningsfonder», anvisat ett reservationsanslag av 500,000 kronor att utgå av lånemedel.

Stockholm den 25 maj 1925.

Med undersåtlig vördnad.