

Nr 105.

Ankom till riksdagens kansli den 13 maj 1925, kl. 7 f. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående befrämjande av lufttrafik jämte i ämnet väckta motioner.
(4:e avd.)

I den till riksdagen den 2 januari 1925 avlåtna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1925—1926 har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln, punkt 54, föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition, som kunde komma att avlåsas 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 Kungl. Maj:t, i en till riksdagen avlåten, den 6 mars 1925 dagtecknad proposition, nr 93, under återopande 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 vederlektjänsten 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 luftfartslånefonden, 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 oförmälda fond för budgetåret 1925—1926 under utgifter för kapitalökning, rubriken »Statens utlåningsfonder» anvisa ett reservationsanslag av 800,000 kronor att utgå av lånemedel.

Denna proposition har för förberedande behandling hänvisats till statsutskottet, såvitt angår andra frågor än förslaget rörande komplettering av den officiella väderlekstjänsten.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

I samband med Kungl. Maj:ts förevarande proposition hava väckts följande motioner, nämligen:

dels en inom första kammaren av herr *T. Julin* väckt motion, nr 223, däri hemställes, att riksdagen måtte, dels bifalla, vad i Kungl. Maj:ts förevarande proposition föreslagits under punkterna 1 och 2, dels på så sätt bifalla, vad som föreslagits under punkterna 3 och 4, att de medel, som i anledning av förslaget komma att anvisas, ställas till postverkets förfogande för uppehållande av regelbunden lufttrafik i den utsträckning, i propositionen angivits och efter de närmare föreskrifter, som komma att av Kungl. Maj:t utfärdas;

dels en inom andra kammaren av herr *I. Anderson* i Linköping *m. fl.* väckt motion, nr 320, vari yrkats, att Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition angående befrämjande av lufttrafiken icke måtte av riksdagen bifallas;

dels en inom andra kammaren av herr *K. J. Beskow* väckt motion, nr 321, däri hemställts, dels att det av Kungl. Maj:t i förevarande proposition för budgetåret 1925—1926 begärda extra reservationsanslaget å 500,000 kronor för understöd av regelbunden luftfart må nedsättas till 300,000 kronor, dels att med ändringar av vad i propositionen föreslagits beträffande avsättning till luftfartslånefonden till denna fond må anvisas ett reservationsanslag av 500,000 kronor att utgå av tillfälliga länemedel;

dels ock tvenne likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *E. Björnsson m. fl.*, nr 98, och den andra inom andra kammaren av herr *E. Nylander m. fl.*, nr 138, vari bland annat hemställts, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta en utredning om anordnandet av ett aerodynamiskt laboratorium vid kungl. tekniska högskolan och därefter snarast möjligt för riksdagen framlägga förslag och kostnadsberäkning för ett dylikt, samt att av det extra reservationsanslag, som riksdagen kan för budgetåret 1925—1926 komma att besluta för främjandet av lufttrafik, må för ett blivande aerodynamiskt laboratorium för nämnda budgetår reserveras ett anslag om 100,000 kronor.

Ifrågavarande motioner hava remitterats till statsutskottet för förberedande behandling, den av herr Anderson *m. fl.* väckta motionen dock allenast i vad den ankommer på statsutskottets behandling.

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina framställningar, får utskottet hänvisa till motionerna.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t den 31 december 1924 av en från aktiebolaget aerotransport inkommen framställning om statsunderstöd framhöll föredragande departementschefen, att han 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. Sålunda syntes böra undersökas, dels å vilka linjer regelbunden lufttrafik i främsta rummet borde med statens understöd bedrivas, dels ock vilka flygplanstyper vore bäst lämpade att komma till användning å de olika linjerna.

På grund av Kungl. Maj:ts därom meddelade bemyndigande har sedermera chefen för kommunikationsdepartementet den 5 januari 1925 uppdragit 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 den 16 februari 1925 avgivit sitt betänkande.

Beträffande det sätt, enligt vilket statens understöd till lufttrafikens främjande borde utgå, 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.

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 finnes intaget å sid. 21—25 av propositionen.

*Kilometer-
subvention.*

Departementschefen har i ämnet anfört bl. a. följande:

»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 företags ledning samt att alla erfarenheter från lufttrafikens verksamhet komma Sverige till godo. Enligt avtalet skulle sålunda de av Kungl. Maj:t utsedda ledamöterna i företags styrelse komma att få ett avgörande inflytande på bolagets och luftledningens skötsel, och hava tillika föreskrifter meddelats om att aktieägare och styrelseledamöter ävensom såvitt möjligt i bolagets tjänst anställda personer skola vara svenska medborgare.

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 företagets 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 6½ 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 synts dem önskvärt, att tillräckligt lång avtalstid bestämdes, bland annat av den anledningen, att därigenom en behövlig 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 lufttrafik nattetid), 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:

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 synts 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

*Luftfarts-
leder,
som böra
understöddas.*

*Leden
Malmö--
Hamburg--
Amsterdam.*

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 omnämda lufttrafikföretag, som fullgjorde trafiken mellan Hamburg och Rotterdam. Det har syntts de sakkunniga nödvändigt att, för trafikerande av den för våra förbindelser med Väst Europa 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.	2.30 "	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			

Departementschefen anför bl. a. följande:

»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 åvägabringas, 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.»

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

Leden
Stockholm—
Hälsingfors.

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 söckendagar 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 à 25 timmar i anspråk, under det att ett flygplan bör kunna tillryggelägga samma sträcka på omkring $3\frac{1}{2}$ timmar.

Departementschefen har framhållit, att då Finlands intresse av leden borde vara minst lika stort som Sveriges, borde 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 departementschefen icke haft 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.	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 att förefinnas under instundande flygsäsong. Dessa luftleder torde komma att trafikeras av danskt lufttrafikföretag 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

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. Å 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 lufttrafik 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 lufttrafiken från Oslo och söderut över så många som möjligt av vårt lands större platser. Göteborg är Sveriges utfartspport 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 lufttrafiken 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 lufttrafiken österut och Malmö för trafiken söderut, bör Göteborg bli utfartspporten för vårt lands lufttrafik 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.

Departementschefen har anslutit sig till de sakkunnigas förslag i denna del.

Luftfarts-
lånefonden.

I fråga om luftfartslånefonden anför departementschefen, bland annat, följande:

»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 planeerade linjer.

Verkställda amorteringar torde få tilläggas fonden.»

Ingenjörsvetenskapsakademiens flygtekniska kommitté har hemställt, att inköpspremier måtte kunna meddelas även för inköp av flygplan, vilka icke skola användas för trafikering av vissa luftfarleder, utan exempelvis för den norrländska skogsvården och flottningen samt för sjuktransporter m. m. Av skäl, som de sakkunniga anført, 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 omförmält, har departementschefen intet att invända.

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 höljt 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 förhinderande 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 Moskwa. Paris och London torde sommaren 1925 bliva förbundna genom ett tiotal turer i vardera riktningen per dag. Inom

*Utskottets
yttrande.*

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 utskottet 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 internationella 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.

Utskottet har funnit de sålunda framlagda riktlinjerna för flygtrafikens ordnande i stort sett vara av beskaffenhet att böra av riksdagen godtagas. Det har visserligen synts utskottet 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 bliva 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 utskottet önskligt att ett samarbete med Danmark kan åstadkommas. På de skäl som av departementschefen anförts har dock utskottet 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. Utskottet finner sig alltså böra tillstyrka, att anslaget för subvention (understöd för regelbunden lufttrafik) sättes till det av 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 utskottet 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 godsbeordran 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 eventuellt förlängning t. o. m. 1930 — bestämmas. Därest densamma »till följd av sänkning av priset å materialier eller förnödenheter, som erfordras för bolagets lufttrafik» finnes uppenbarligen för hög, skulle 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. 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 6 $\frac{1}{2}$ procent, varvid övrigt överskott skulle överlämnas till staten. Tidtabeller och taxor äga vederbörande myndigheter fastställa. Finner Kungl. Maj:t på grund av framställning från någon av de båda av 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 anført vill dock utskottet uttala, att det synes utskottet böra åt 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. Utskottet 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.

Av vad utskottet sålunda anført framgår, att utskottet icke kunnat biträda den av herr Anderson m. fl. i ämnet väckta motionen, vilken innefattar yrkande om avslag å propositionen och frågans hänskjutande till ny utredning. I avseende å herr Beskows i ämnet gjorda hemställan vill utskottet endast anföra, att en linje Malmö—Amsterdam med allenast tre turer per vecka knappast torde kunna sägas motsvara de krav på regelmässighet och säkerhet för snabb befordran, som böra uppställas på en lufttrafikled mellan de nordiska länderna samt kontinenten och England. Icke minst gäller detta ur postal synpunkt. Gentemot herr Beskows yrkande om uteslutande av linjen Oslo—Göteborg—Köpenhamn från statsanslag får utskottet hänvisa till den av de sakkunniga i detta avseende förebragta utredningen, varav framgår vikten av att i tid sörja för att den lufttrafik 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. Anslaget till denna flygled, högst 61,000 kronor, skall för övrigt utgå allenast under förutsättning, att halva trafiken utföres från norsk sida. Herr Julin har i sin i ämnet väckta motion påyrkat, att åt postverket måtte anförtros uppgiften att ombesörja den svenska statsunderstödda flygtrafiken. Till stöd härför har motionären bland annat åberopat, hurusom i Nordamerikas Förenta Stater postverket sedan flera år tillbaka omhänderhaft den tvärs över den nordamerikanska kontinenten gående luftpostlinjen — en linje, som fungerat anmärkningsvärt väl och som torde vara bland de mest moderna och bäst skötta i världen. Gentemot detta vill utskottet endast framhålla, att svenska postverket för närvarande helt saknar organisation för en dylik från den allmänna poströrelsen skild uppgift; ingenstädes i Europa torde flygtrafiken på detta sätt organiserats. Något förslag i dylik riktning har ej heller från generalpoststyrelsen framkommit.

Motionsvis har yrkande framställts om anvisande av ett belopp av 100,000 kronor, att efter verkställd utredning användas för anordnande av ett aerodynamiskt laboratorium vid tekniska högskolan.

I intimt samband med ordnandet av flygväsendet stode, enligt vad motionärerna framhållit, frågan om anskaffandet av ett dylikt laboratorium såsom underlag för tekniskt-vetenskapligt forskningsarbete inom flygtekniken och till stöd för en inhemsk flygindustri. Flygväsendets och flygindustriens utveckling inom kulturländerna hade noga följt de riktlinjer, som den tekniskt vetenskapliga forskningen vid de aerodynamiska instituten anvisat, och hade sambandet mellan teori och praktik inom detta område av tekniken varit synnerligen stort. För flygväsendet i sin helhet vore det av största betydelse, att man hade tillgång till laboratorier för utprovning av material och nykonstruktioner, och för en bärkraftig inhemsk flygindustri vore tillvaron av sådana laboratorier en livsbetingelse.

Om än utskottet anser de sålunda anförda synpunkterna förtjäna beaktande, har utskottet dock icke funnit förevarande spörsmål så klarlagt, att riksdagen nu torde böra taga ställning till frågan.

Utskottet, som i övriga delar icke funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag, får hemställa,

I) att riksdagen, med bifall till förevarande proposition och med avslag å de av herr Julin och herr Anderson i Linköping m. fl. i ämnet väckta motionerna, den sistnämnda motionen i vad den avser den av statsutskottet behandlade delen av propositionen, samt med avslag jämväl å herr Beskows motion, i vad den skiljer sig från Kungl. Maj:ts förslag, må

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) bemyndiga 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 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 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 500,000 kronor att utgå av lånemedel;

II) att de av herr Björnsson m. fl. och herr Nylander m. fl. väckta motionerna må, i vad de avse inrättande vid tekniska högskolan av ett aerodynamiskt laboratorium, anses besvarade med vad utskottet ovan anført.

Stockholm den 15 maj 1925.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius*, *A. C. Lindblad*, *A. F. Vernersten*, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *J. Nilsson* i Malmö, *J. G. Waller*, *J. Pålsson*, *C. I. Asplund*, *J. Jeansson* och *C. A. Carlsson* i Gävle;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *K. V. Rydén*, *A. Wiklund*, *P. Nilsson* i Bonarp, *O. Olsson* i Kullenbergstorp, *E. Kristensson* i Göteborg, *P. M. Olsson* i Blädinge, *B. F:son Holmgren*, *J. Olofsson* i Digernäs, *E. G. Eriksson* i Stockholm, *P. C. Jonsson* i Eskilstuna och *K. S. V. Ward*.

Reservationer:

1) av herrar *S. H. Kvarnzelius*, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *J. Pålsson*, *A. Wiklund*, *P. Nilsson* i Bonarp, *P. M. Olsson* i Blädinge, *B. F:son Holmgren* och *J. Olofsson* i Digernäs, vilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Utskottet har icke kunnat helt ansluta sig till de synpunkter på frågan, som anläggas i Kungl. Maj:ts proposition. Då flygningen såsom kommunikationsmedel ännu befinner sig på experimentstadiet, kan det ifrågasättas, om tidpunkten ännu är inne för staten att genom vidsträckt subvention möjliggöra en regelbunden trafik mellan Sverige och utlandet. Det skäl, som av Kungl. Maj:t åberopas, nämligen att Sverige riskerar att komma i efterhand på lufttrafikens område, om icke åtgärder nu vidtagas, och att det kan befaras, att utländska lufttrafikföretag i sådant fall kunna komma att driva trafik över svenskt område, finner utskottet icke vara tillräckligt tungt vägande för att motivera bifall till regeringens äskande. Riskens torde icke vara synnerligen stor vid det förhållande att — såsom departementschefen anför — »det 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». Skulle emellertid ett utländskt företag börja driva trafik på Sverige, torde intet hinder möta att i koncessionsvillkoren föreskriva restriktioner och kontroll till skydd för svenska intressen.

De fördelar ur trafiksynpunkt och med hänsyn till merkantila och postala intressen, som genom de i propositionen föreslagna luftrouterna skulle tillfalla vårt land, stå näppeligen i rätt förhållande till de betydande ekonomiska uppoffringar, som staten enligt förslaget skulle ikläda sig.

Däremot finner utskottet bestyrkt, att en inhemsk civil lufttrafik skulle för det svenska försvaret innebära icke obetydliga möjligheter till förstärkning, och utveckling och vidare, att den skulle kunna få betydelse för skapandet av en inhemsk flygplan- och flygmotortillverkning. Från dessa synpunkter och med hänsyn till det intresse för en svensk insats vid trafikflygningens organisation och utveckling, som kommit till uttryck, finner sig utskottet böra förorda bifall till statsunderstöd åt den regelbundna lufttrafiken, dock i mindre utsträckning än vad av Kungl. Maj:t föreslagits.

Utskottet ansluter sig, i avseende å subventioneringen av de olika i propositionen föreslagna luftrouterna, i huvudsak till de i herr Beskows motion anförda synpunkterna. Utskottet anser således, beträffande linjen Malmö—Amsterdam, att de trafiktekniska, kommersiella och postala fördelar, som genom denna förbindelse åsyftats, kunna vinnas, därest man stannar för alternativ 2 i propositionen, d. v. s. att halva trafiken utföres av Sverige och halva av Danmark. Samarbete med Danmark i sådant syfte bör under alla förhållanden sökas. Skulle ett samarbete de båda länderna emellan icke kunna åvägbringas, stode på detta sätt dock under alla förhållanden till förfogande ett belopp, tillfyllest för att säkerställa flygtrafikens upprätthållande med tre turer Malmö—Amsterdam fram och åter per vecka under trafikens första tid i avvaktan på att spørsmålet om trafikens lämpliga anordning, på grundval av sålunda redan vunna erfarenheter, vid nästkommande riksdag ånyo toges under omprövning. Statsunderstödet för denna linje nedbringas härigenom till i runt tal 227,000 kronor.

Routen Stockholm—Hälsingfors har speciellt intresse för utvecklingen av svenskt flygväsende därigenom, att den är avsedd att trafikeras med hydro-

plan, den typ av flygmaskiner, som sannolikt kommer att bli av största betydelsen för oss. Under förutsättning att man på finsk sida inrättar den route, som är beräknad att drivas i samtrafik med den svenska routen, synes den sistnämnda därför böra komma till stånd.

Utskottet finner även skäl förefinnas för beviljande av den i propositionen föreslagna subventionen av linjen Oslo—Göteborg—Kjöbenhavn (Malmö).

De i propositionen begärda anslagen till förbättrande av flygplatsen å Bulltofta-fältet vid Malmö samt till biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart anser sig utskottet kunna förorda. I detta sammanhang vill utskottet uttala, att inrättandet av en statsunderstödd reguljär lufttrafik påkallar från statens sida åtgärder för åstadkommande av erforderlig säkerhetskontroll. Utskottet förväntar, att åtgärder från Kungl. Maj:t i denna riktning oförtövat vidtagas.

Med understrykande av det uttalande, som av chefen för kommunikationsdepartementet gjordes till statsrådsprotokollet den 31 december 1924, vill utskottet kraftigt betona, att statsbidragen till civil flygning må utgå under sådana former och på sådana villkor, att tillkomsten av en för svenska förhållanden lämpad flygindustri icke må försvåras utan på allt sätt underlättas.

Propositionen förutsätter, att statssubvention endast skall kunna åtnjutas av aktiebolag, i vilket staten enligt särskilda avtal har ett avgörande inflytande. Starka skäl tala mot att staten på detta stadium binder sig alltför starkt vid ett eller annat företag, som redan anmält sig för ändamålet eller till äventyrs kan komma att under närmaste tiden anmäla sig. Även om staten genom avtal synes kunna tillförsäkra sig ett visst icke obetydligt inflytande över företaget, så blir resultatet av den planerade trafikflygningen ytterst beroende av faktorer, vilka staten svårigen kan kontrollera. Med hänsyn därtill, att redan nu positiva åtgärder böra vidtagas på lufttrafikområdet, har utskottet emellertid icke velat motsätta sig, att Kungl. Maj:t träffar avtal om lufttrafikens uppehållande på i huvudsak de grunder, som i statsrådsprotokollet angivas, varvid utskottet dock förutsätter en förnyad ingående prövning från Kungl. Maj:ts sida av vederbörande företags möjligheter att rationellt ordna trafikflygningen och att medverka till utvecklingen av en svensk flygmaskinsindustri. Utskottet utgår därifrån, att intet monopolföretag på lufttrafikområdet tillskapas därigenom, att staten träffar avtal med visst företag. Den omständigheten, att staten bundit sig vid ett visst företag, bör icke hindra statsunderstöds beviljande även till andra företag, som ha liknande förutsättningar att åstadkomma en för landet gagnelig trafikflygning.

Utskottet finner, vid det förhållandet, att statssubvention för en viss tid framåt skall tillförsäkras ett företag, att den föreslagna lånefonden för inköp av flygplan och flygmotorer saknar existensberättigande. Med den ekonomiska stadga, som av ett dylikt bolag kan förväntas, borde det icke möta svårigheter för detta att utan statens medverkan på ett fördelaktigt sätt ordna finansieringen för inköp av flygplan. Det torde icke vara lämp-

ligt, att staten först utlånar de medel, som behövas för inköp av luftfartyg och vidare lämnar bidrag till dess amortering. Även den omständigheten, att flygplanen beräknas få en livslängd av endast några få år och att således amorteringstiden för lån ur fonden måste ställas osedvanligt kort, synes utskottet tala mot upplägget av en dylik fond. Utskottet föreslår därför, att Kungl. Maj:ts förslag i denna del icke måtte vinna riksdagens bifall.

Herr Juhlin har i sin i ämnet väckta motion påyrkat, att åt postverket måtte anförtros uppgiften att ombesörja den svenska statsunderstödda flygtrafiken. Till stöd härför har motionären bland annat åberopat, hurusom i Nordamerikas förenta stater postverket sedan flera år tillbaka omhänderhaft den tvärs över den nordamerikanska kontinenten gående luftpostlinjen — en linje, som fungerat anmärkningsvärt väl och som torde vara bland de mest moderna och bäst skötta i världen. Gentemot detta vill utskottet endast framhålla, att svenska postverket för närvarande helt saknar organisation för en dylik från den allmänna poströrelsen skild uppgift; ingenstädes i Europa torde flygtrafiken på detta sätt organiserats. Något förslag i dylik riktning har ej heller från generalpoststyrelsen framkommit.

Motionsvis har yrkande framställts om anvisande av ett belopp av 100,000 kronor, att efter verkställd utredning användas för anordnande av ett aerodynamiskt laboratorium vid tekniska högskolan.

Det måste anses önskvärt, att ett tekniskt forskningsarbete även för vårt lands vidkommande kan inom denna nya, för den allmänna samfärdseln viktiga vetenskapsgren, inom den närmaste tiden komma igång. Utskottet vill därför hava uttalat, att hinder icke bör möta för Kungl. Maj:t att, för fall att de till flygtrafiken anvisade anslagen härtill lämna tillgång, i begränsad omfattning bevilja lån eller understöd för dylikt arbete.

Med stöd av vad sålunda anförts hemställer utskottet,

I) att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition och herr Beskows i ämnet väckta motion samt med avslag å de av herr Juhlin och herr I. Anderson m. fl. i ämnet väckta motionerna, den sistnämnda motionen, i vad den avser den av statsutskottet behandlade delen av propositionen, må

1) under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1925—1926 anvisa dels för understöd av regelbunden luftfart ett extra reservationsanslag å 350,000 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) bemyndiga Kungl. Maj:t att enligt de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 6 mars 1925 angivna grunder och i huvudsaklig överensstämmelse med det i stats-

rådsprotokollet intagna förslaget till avtal mellan svenska staten och aktiebolag, som erhåller understöd för idkande av regelbunden luftfart, träffa avtal om uppehållande av sådan luftfart.

II) att de av herr Björnsson m. fl. och herr Nylander m. fl. väckta motionerna må, i vad de avse inrättande vid tekniska högskolan av ett aerodynamiskt laboratorium, anses besvarade med vad utskottet ovan anförte.»

2) av herr O. Olsson i Kullenbergstorp, vilken ansett att utskottet i anslutning till herr Andersons i Linköping m. fl. motion (II: 320) bort hemställa om avslag å såväl Kungl. Maj:ts proposition som övriga i ämnet väckta motioner.
