

Nr 246.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till engångskostnader för anskaffning av flygmateriel m. m.; given Stockholms slott den 13 april 1928.

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

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Gustav Rosén.

Utdrag av protokollet över försvarsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 13 april 1928.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, GÄRDE, PETTERSSON, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG, VON STOCKENSTRÖM.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för försvarsdepartementet, statsrådet Rosén följande.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t i statsrådet den 4 januari 1928 av frågan om regleringen av utgifterna under riksstatens fjärde huvudtitel för budgetåret 1928—1929 erinrade jag om att enligt den plan för flygvapnets uppställning, som framlagts för 1925 års riksdag, under femårsperioden $\frac{1}{7}$ 1926— $\frac{30}{6}$ 1931 skulle för bestridande av engångskostnader för anskaffning av flyg-

Bihang till riksdagens protokoll 1928. 1 saml. 211 häft. (Nr 246.)

materiel m. m. utgå en summa av 9,000,000 kronor, varav för budgetåren 1926—1927 och 1927—1928 anvisats sammanlagt 3,800,000 kronor. Jag yttrade vidare, att medel för här avsett ändamål äskats av flygstyrelsen även för nästkommande budgetår, samt att flygstyrelsen därjämte, efter verkställd utredning, framlagt förslag rörande igångsättande inom landet av flygmotortillverkning ävensom hemställt om anvisande av medel för bestridande av härmed förenade engångskostnader. Sistnämnda fråga befunne sig ännu icke i det skick, att den kunde underställas Kungl. Maj:ts prövning, men vore det min avsikt att längre fram under riksdagen föreslå avlåtande av proposition i ämnet. I avbidan på en sådan framställning till riksdagen borde uti riksstatsförslaget för budgetåret 1928—1929 under fjärde huvudtiteln beräknas ett för bestridande av här ifrågavarande engångskostnader av olika slag avsett gemensamt belopp å 2,100,000 kronor. Det syntes mig i detta sammanhang böra omnämnas, att, utöver det för igångsättande av inhemsk flygmotortillverkning erforderliga anslaget under fjärde huvudtiteln, visst belopp kunde komma att behöva för samma ändamål anvisas såsom låneunderstöd under utgifter för kapitalökning.

I enlighet med min hemställan föreslog Kungl. Maj:t i årets statsverksproposition under fjärde huvudtiteln, punkten 158, riksdagen att, i avvaktan på den proposition i ämnet, som kunde komma att till riksdagen avlåtas, tillsvidare till bestridande av engångskostnader för anskaffning av flygmateriel m. m. för budgetåret 1928—1929 beräkna ett extra reservationsanslag av 2,100,000 kronor.

Jag anhåller nu att få till Kungl. Maj:ts prövning upptaga nyssberörda frågor.

Engångskostnader för igångsättande av inhemsk flygmotortillverkning.

Uti en vid 1927 års riksdag i första kammaren väckt motion (nr 89) hemställdes, att riksdagen måtte för budgetåret 1927—1928 ställa ett extra reservationsanslag av 2,100,000 kronor till Kungl. Maj:ts förfogande för bestridande av engångskostnader för igångsättande av flygmotortillverkning inom landet och för tillverkning av en första mindre serie motorer.

Med anledning härav anförde riksdagen i skrivelse den 2 april 1927, nr 4 A, att riksdagen delade motionärernas uppfattning om den synnerliga vikten av att tillverkning av för flygvapnet avsedda motorer igångsattes inom landet. För riksdagen tillgängliga uppgifter syntes giva vid handen, att upptagandet av en dylik tillverkning genom statens försorg skulle komma att ställa sig mycket förmånligt i ekonomiskt hänseende. Då det emellertid här gällde en fråga av betydande ekonomisk räckvidd, hade riksdagen icke velat allenast i anledning av enskilda motionärers framställning besluta vidtagande av åtgärder i antydd riktning. Enligt riksdagens mening vore dock detta spörsmål av så stor betydelse, att riksdagen ansett sig böra hos Kungl. Maj:t begära skyndsamt utredning därav.

Sedan Kungl. Maj:t genom beslut den 22 april 1927 anbefallt flygstyrelsen att verkställa den av riksdagen begärda utredningen samt till Kungl. Maj:t

inkomma med det förslag, vartill utredningen kunde föranleda, har flygstyrelsen låtit genom en särskild kommitté utreda frågans tekniska och ekonomiska sidor samt med skrivelse den 31 augusti 1927 till Kungl. Maj:t överlämnat ett av denna kommitté i ämnet avgivet utlåtande. För egen del har *flygstyrelsen* i denna fråga anfört, bland annat, följande.

Vid konferens med representanter för enskilda industrier, som kunde tänkas vara intresserade av en dylik tillverkning, hade framgått, att dessa ej vore benägna att på egen risk upptaga en flygmotortillverkning och utan statens hjälp eller garantier ikläda sig de med tillverkningen förbundna engångskostnaderna, omfattande kostnaderna för erforderliga specialmaskiner och verktyg, giggjar, mallar, modeller, kontroll- och provningsanordningar, ävensom licensavgifter till utländsk motorfabrik. Läget på flygmotormarknaden vore sådant, att det ej lockade till upptagande av flygmotortillverkning med tanke på export. Alla större länder hade sina egna flygmotorindustrier, vilka dessa länders försvarsberedskapshänsyn dreve dem att exklusivt gynna, även om en importerad motor skulle erbjuda tekniska eller ekonomiska fördelar. I de mindre länder, där inhemsk tillverkning av flygmotorer icke redan funnes, vore situationen med avseende på framtiden för oviss, för att exportmöjligheter dit skulle locka enskilda svenska industrier att lägga ned stora kapital på upptagande av flygmotortillverkning. I stort sett kunde en svensk flygmotorindustri, åtminstone från början, icke våga räkna med andra avsättningsmöjligheter än dem, som funnes inom landet, där å andra sidan staten tillvidare vore den enda avnämaren att räkna med. Härtill komme, att, vid tillverkning på licens av en utländsk motortyp, licensvillkoren så gott som alltid uteslöte export.

För att en flygmotortillverkning vid enskild verkstad skulle komma till stånd, måste därför staten på ett eller annat sätt ikläda sig garanti för, att tillverkaren icke skulle göra förlust å de för tillverkningen erforderliga engångskostnaderna, ifall tillverkningen av viss motortyp skulle med hänsyn till den tekniska utvecklingen eller av annat skäl befinnas böra upphöra, varvid för denna typ avsedda verktyg m. m. bleve värdelösa. Det syntes flygstyrelsen olämpligt, att staten skulle erbjuda garantier i den formen, att den redan före en tillverknings upptagande förbunde sig att under en följd av år beställa ett visst antal motorer till sådant pris, att engångskostnaderna täcktes. I stället syntes, om tillverkningen förlades till en enskild verkstad, den anordningen böra väljas, att staten genom att själv inköpa licensen och hjälpa tillverkaren med engångskostnaderna hölle denne skadeslös, ifall tillverkningen av någon anledning skulle upphöra eller omläggas. Även för det fall att tillverkningen förlades till staten tillhöriga verkstäder, bleve motsvarande engångskostnader erforderliga.

Av den verkställda utredningen framginge dels storleken av det kapitalbehov för tillverkningens upptagande vid enskild resp. statlig drift, som måste täckas av staten, dels motorpriset vid de två alternativen under förutsättning av en viss sannolik omfattning å tillverkningen av den ifrågasatta motortypen.

Ehuru statens kapitalinsättning för tillverkningens upptagande vore större vid statlig än vid enskild drift, ville det dock synas, som den statliga tillverkningen i längden skulle bliva billigare för staten än den enskilda. En förutsättning härför vore givetvis, att den statliga tillverkningen bedreves på ett rationellt sätt, men i sådant fall vore berörda förhållande naturligt, då den enskilda tillverkaren i priset måste inberäkna dels en handelsvinst, dels tilläggspremie för risker, vilka ej kunde komma till uttryck i en kalkyl för statlig drift, vid vilken drift hänsyn till risker behövde tagas, endast om

och i den mån sådana realiserades. Den av kostnadsberäkningen framgående prisskillnaden vid statlig och enskild tillverkning syntes dock giva en så bred marginal för mötande av oförutsedda risker vid den statliga tillverkningen, att full trygghet funnes för att den ej kunde komma att överskridas i verkligheten.

Då på bedömandet av lämpligheten av enskild eller statlig tillverkning av flygmotorer invercade flera omständigheter, som flygstyrelsen saknade möjlighet att överblicka, ansåge sig emellertid flygstyrelsen i sitt förslag icke kunna lämna företräde åt ettdera av de båda alternativen. Flygstyrelsen ansåge sig dock böra ange de synpunkter, som enligt dess förmenande kunde anföras som stöd för vart och ett av de båda alternativen.

Statens kostnad per motor bleve, såsom förut framhållits, utan tvivel mindre vid statlig än vid enskild tillverkning, förutsatt att den statliga fabriken sköttes rationellt.

Då det årliga behovet av flygmotorer för statens räkning komme att bli tämligen konstant, vore tillverkningen, till skillnad från tillverkning av sådana produkter, för vilka behovet vore mera fluktuerande, väl ägnad för statlig drift. Erfarenheter beträffande tillverkning av vissa andra för försvarse kontinuerligt erforderliga produkter, såsom t. ex. torpeder, eldhandvapen och krut, visade, att den statliga tillverkningen där lett till produkternas förbilligande.

Tillverkning av reservdelar samt reparationer, för vilka kostnaderna vid enskild tillverkning knappast kunde regleras i förväg genom kontrakt, torde kunna förutses bli billigare vid en statlig verkstad än vid en enskild, som åtnjöte monopolställning och saknade konkurrens.

Modifikationer i motortypen ävensom eventuell övergång till annan typ torde likaledes kunna förutses ske billigare och smidigare vid statlig än vid enskild tillverkning.

Flygvapnets egen personal, som skulle handhava motorerna vid truppförbanden, kunde lättare beredas tillfälle till effektiv skolning vid en statens egen verkstad än vid en enskild. Personalens grundliga skolning vore av stor betydelse för motorernas sakkunniga skötsel och invercade sålunda på underhållskostnaderna.

Därigenom att flygstyrelsen hade kärnindustrien under fredstid direkt i sin hand, finge den tillfälle att på ett effektivare sätt förbereda tillverkningens utsvällning vid mobilisering. En enskild tillverkare saknade intresse för att under fredstid företaga sådana åtgärder, vilka kunde uppamma konkurrens.

Till förmån för tillverkning vid enskild verkstad kunde å andra sidan anföras, att ehuru exportmöjligheterna ej vore tillräckligt påtagliga för att locka en enskild industri till upptagande på egen risk av flygmotortillverkning, det dock vore möjligt, att det stöd vid starten, som en enskild industri skulle få genom statsbeställningar, kunde medföra utvecklandet av egna motortyper och export av sådana. Förutom den ekonomiska betydelse, detta skulle hava för landet, skulle den därigenom ökade omfattningen av flygmotortillverkningen vara av värde ur krigsberedskapssynpunkt.

Genom tillverkningens förläggande till en enskild industri, som redan ägde tillräckligt utrymme för den nya tillverkningen och vars föregående tillverkning vore av besläktad natur, kunde flygmotortillverkningen beräknas komma något tidigare i gång, än om först en verkstad skulle byggas.

För den händelse statlig tillverkning av statsmakterna beslötes, ansåge flygstyrelsen verkstaden böra förläggas till Malmen, där såväl byggnads- som tillverkningskostnader bleve billigast.

Vilketdera av de båda alternativen för tillverkning, som än komme att väljas, måste de med tillverkningens upptagande förenade engångskostnaderna eller kapitalbehovet täckas genom extra anslag, då flygvapnets ordinarie materielanslag icke lämnade tillgång härför. På grund av den oberäknlighet beträffande leveranstid, som väl kunde förutses komma att känneteckna den nya tillverkningen i början, skulle det ävenledes komma att stöta på stora vanskligheter att finansiera verkstadens första tillverkning med det ordinarie materielanslaget, vilket måste tagas i anspråk för omedelbart föreliggande behov. För att överhuvudtaget få motortillverkningen i gång även som med hänsyn till krigsberedskapen syntes därför även ett extra anslag för tillverkning av en första serie motorer vara oungångligen erforderligt.

För motortillverkningens upptagande och uppläggande av en första serie motorer erfordrades:

	Vid enskild tillverkning kronor	Vid statlig tillverkning kronor
Grundavgift för licens	227,500:—	227,500:—
Uppsättningskostnader	—:—	1,100,000:—
Lån (räntefritt)	600,000:—	—:—
Tillverkningskostnad och royalt för en första serie motorer	982,000:—	742,000:—
	Summa kronor 1,809,500:—	2,069,500:—

Då flygstyrelsen icke ansåge sig kunna förorda ettdera av de båda tillverkningsalternativen, beräknade flygstyrelsen medelsbehovet för ifrågasvarande ändamål till det högsta av de båda förestående summorna eller i runt tal 2,100,000 kronor.

Flygstyrelsen hemställde alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för bestridande av engångskostnader för igångsättande av inhemsk flygmotortillverkning samt för tillverkning av en första serie flygmotorer för budgetåret 1928—1929 anvisa ett extra reservationsanslag av 2,100,000 kronor.

I häröver den 24 oktober 1927 avgivet yttrande har *statskontoret* anfört följande.

Såväl frågan, om inhemsk flygmotortillverkning överhuvudtaget borde anordnas, som ock spörsmålet, om i så fall tillverkningen borde bedrivas direkt av staten eller av enskilt industriellt företag med statsunderstöd, undandrog sig givetvis statskontorets bedömande. Jämväl beträffande de under olika förutsättningar framlagda ekonomiska beräkningarna vore statskontoret, då desamma hänförde sig till rent tekniska förhållanden, icke i tillfälle att yttra sig.

Statskontoret hade sålunda funnit den förevarande framställningen icke föranleda något uttalande från ämbetsverkets sida annat än i avseende å den i kostnadsberäkningen vid enskild tillverkning upptagna posten å 600,000 kronor, räntefritt lån för bestridande av uppsättningskostnaden. Detta belopp borde givetvis icke, såsom flygstyrelsen föreslagit, ingå i det till engångskostnader erforderliga extra anslaget under fjärde huvudtiteln, utan borde anvisas såsom låneunderstöd under utgifter för kapitalökning. Berörda extra anslag kunde alltså minskas med motsvarande belopp. Emellertid ville statskontoret frambålla, att, då detta låneunderstöd enligt sakens natur borde utgå av tillfälliga lånemedel — att härför anlita andra statsinkomster borde med hänsyn till ändamålet icke ifrågakomma — lämpligheten

ur budgetmässig synpunkt av att göra lånet räntefritt kunde anses tvivelaktig. Visserligen hade det förekommit, att räntefria lån anvisats att utgå av lånemedel, men i dessa fall hade det dock, såsom vid de år 1921 beviljade understöden till Svenska röda korset och till allmänna barnhuset eller det år 1923 åt Växjö domkyrka anvisade lånet, varit fråga om ändamål av helt annan art än det nu förevarande, rent affärsmässiga företaget. Statskontoret ansåge sig därför böra ifrågasätta, om icke ränta å lånet borde fordras och den förmån, som man velat genom räntefriheten bereda tillverkaren, i stället kunde tillgodokomma honom genom en lämplig förhöjning av försäljningspriset per motor.

För lånet torde böra — oavsett vad det angående tillverkningen upprättade kontraktet kunde komma att innehålla härom — avlämnas särskild skuldförbindelse och ställas säkerhet, som endera av Kungl. Maj:t bestämdes eller kunde av flygstyrelsen godkännas. Nämda styrelse syntes även böra handhava förvaltningen, bokföringen och redovisningen av lånet.

Ingenjörsvetenskapsakademien, som anmodats yttra sig i ämnet, har — sedan ärendet varit föremål för behandling inom akademiens flygtekniska kommitté och därinom närmast av kommitténs motorberedning — i utlåtande den 10 december 1927 anfört i huvudsak följande.

Akademien ville kraftigt understryka de synpunkter i ämnet, som från riksdagens sida kommit till uttryck. Utöver vad som anförts i den i frågan väckta motionen ville akademien för sin del framhålla följande ytterligare omständigheter, som i detta sammanhang torde böra beaktas.

Föreliggande utredningar angående kostnaderna för en inhemsk tillverkning visade, att det pris, som måste åsättas en inom landet tillverkad flygmotor, icke behövde överskrida det, som för närvarande erlades vid köp av samma motor från utlandet. Det måste därför innebära en given national-ekonomisk vinst att förlägga tillverkningen inom landets gränser. Ur allmän industriell och teknisk synpunkt vore det otvivelaktigt i hög grad önskvärt, att den svenska industrien beredes tillfälle till insatser på det ifrågavarande motortekniska området, vilket med största sannolikhet komme att bli av än större framtida betydelse. Genom upptagande inom landet av en flygmotortillverkning erhöles efter hand en fackkunnig arbetarstam och en väl kvalificerad ingenjörspersonal, vars tillvaro utgjorde ett betydande mobiliseringsvärde. Den intima kontakt med modern flygmotorteknik, som särskilt ingenjörspersonalen vid en inhemsk motortillverkning skulle erhålla, kunde komma att utöva ett gagneligt och fruktbarande inflytande på närliggande tekniska områden.

Därest en inhemsk flygmotortillverkning komme till stånd, till en början baserad på utländsk motortyp, borde man enligt akademiens mening kunna hysa berättigade förhoppningar om att en svensk motorteknik så småningom skulle utvecklas efter egna och mera självständiga linjer. Förutsättningen härför vore emellertid, att ifrågavarande tillverkning redan från begynnelsen bleve rätt organiserad och lagd i rätta händer. Med hänsyn härtill hade frågan, huruvida tillverkningen skulle bedrivas genom statens egen försorg eller överlåtas åt det enskilda företagarentresset, för ingenjörsvetenskapsakademien framställt såsom ett spörsmål av allra största betydelse.

Genom den verkställda utredningen hade akademien icke för sin del kunnat övertygas om fördelen utav att bedriva den avsedda motortillverkningen genom statens egen försorg. Tvärtom talade enligt akademiens mening flera viktiga skäl för att det privata företagarentresset här finge träda in, ehuru med statens stöd och medverkan.

Till en början vore akademien av den bestämda uppfattningen, att tillverkningskostnaderna icke bleve lägre vid statlig drift än vid privat sådan. Motorberedningen inom akademiens flygtekniska kommitté hade verkställt en granskning av flygstyrelsens kalkyler över kostnaderna för en statlig motortillverkning. Enligt motorberedningens kalkyler borde tillverkningskostnaden per motor ökas med ett icke oväsentligt belopp. Nödvändigheten av att räkna med vissa kostnader för under tillverkningen förekommande kassationer gjorde sig, enligt vad erfarenheten givit vid handen, gällande även vid en mångårigt inarbetad och långt standardiserad maskintillverkning. Så mycket större anledning förefunnes att taga nödig hänsyn till en rätt betydande sådan kostnad i detta sammanhang, särskilt med hänsyn till de stora fordringar, som måste uppställas på tillverkningens kvalitet.

Om tillverkningen förlades till lämplig civil industri, förefunnes enligt akademiens mening väsentligt större expansionsmöjligheter än vid statlig tillverkning. Då produktionen vid mobilisering givetvis borde kunna fördubblas, måste denna omständighet tillmätas särskilt stor betydelse. Att en större civil verkstad jämförelsevis lätt kunde anpassa sig efter detta viktiga krav, låge i öppen dag. Däremot skulle säkerligen avsevärda svårigheter uppstå, om det skulle gälla att fylla samma fordringar med en speciell statlig verkstad. Utbildningen av personal, flygare och mekaniker, med hänsyn till motorernas skötsel och vård vore givetvis en viktig angelägenhet. Emellertid borde omsorgen härom icke inkräkta på den löpande tillverkningen. Den kännedom, som denna personal behöfve inhämta rörande tillverkningen och motorernas reparation och underhåll, kunde utan olägenhet meddelas även vid en privat verkstad genom anordnande av härför lämpade kurser.

De jämförelsevis snäva gränser för bestämmanderätten, som alltid uppdroges för ledningen vid en statlig tillverkning, syntes akademien vidare vara olämpliga och hindrande, särskilt vid en flygmotortillverkning, där den omedelbara initiativförmågan och handlingsfriheten under eget ansvar måste tillmätas avgörande betydelse för företagets framgång.

Av skilda anledningar syntes det vara av betydelse, att den inhemska motorfabrikationen snarast möjligt efter träffat licensavtal kunde bli leveransduglig. Dels kunde nämligen de av flygstyrelsen disponibla uppsättningsanlagren därigenom i större utsträckning komma den inhemska tillverkningen till godo, dels vore det även av betydelse med hänsyn till den jämförelsevis snabba utvecklingen på området. För att från begynnelsen uppbygga en statlig tillverkning av den utomordentligt höga standard, varom här vore fråga, krävdes emellertid otvivelaktigt en relativt lång tid. Genom att anlita lämplig civilindustri kunde tillverkningen däremot fortare komma i gång och på kortare tid bli leveransduglig.

Ingenjörsvetenskapsakademien ansåge sig även böra framhålla, att vederbörlig hänsyn borde tagas till civilflygningens utveckling. Även om de för ögonblicket förefintliga utsikterna för avsättning på civil marknad icke kunde sägas vara särdeles stora, måste man dock beakta den snabba utvecklingen på området. Då den ifrågavarande motorfabrikationen borde planeras på jämförelsevis lång sikt, finge civilflygningens motorbehov därför icke helt förbises. De allmänna affärsmöjligheterna på den civila och militära marknaden såväl inom som utom landet kunde dessutom vid civil motorfabrikation bättre utnyttjas än vid statlig produktion.

Mot tillverkningen vid civil verkstad talade det förhållandet, att densamma i viss mån komme att innebära ett monopol. Genom ett lämpligt avtal torde emellertid riskerna härav i väsentlig grad kunna elimineras. Det

förslag, akademien här nedan framlade, syntes akademien ägnat att förebygga nu berörda olägenheter.

Igenjörsvetenskapsakademien, som icke heller i övrigt kunnat finna några bärkraftiga motiv förebragta till förmån för en statlig tillverkning, finge därför för sin del avstyrka en sådan form för den planerade tillverkningen.

Det borde ifrågasättas, huruvida det ur industriell synpunkt skulle anses vara tillrådligt att, såsom flygstyrelsen föreslagit, förlägga en statlig motortillverkning till Malmen. Detta gällde särskilt med hänsyn till möjligheterna att tillgodose kravet på hastig expansion och utökning av arbetarstammen.

Enligt akademiens mening borde frågan om förläggningssort för en statlig motortillverkning, om en sådan befundes böra komma till stånd, i varje fall bliva föremål för ytterligare allsidig utredning.

Det syntes akademien önskvärt, att frågan om lämplig motortyp upptoges till förnyad prövning ur tillverkningssynpunkt vid tidpunkten för tillverkningens igångsättande.

Ehuru akademien sålunda vore av den uppfattningen, att den ifrågavarande tillverkningen borde förläggas till enskild verkstad, ansåge akademien dock, att staten borde förskaffa sig ett väsentligt inflytande över tillverkningen i fråga. Med hänsyn till att staten under avsevärd tid framåt bleve den huvudsakliga, om ej enda, avnämanen och i ändamål att i viss mån eliminera den olägenhet, som kunde vara förbunden med en monopoliserad tillverkning, syntes det sålunda lämpligt, att staten ägde de för fabrikationen särskilt avsedda modellerna, gigger, fixturer och dylikt ävensom erforderliga provningsanordningar. Härigenom kunde staten själv bestämma denna utrustnings omfattning, så att densamma anpassades för en hastig utökning av tillverkningen. Den nämnda utrustningen ställdes till vederbörande verkstads förfogande utan ersättning under villkor, att verkstaden alltid hölle den i fullgott skick. Staten erhöle härigenom möjlighet att utan större svårighet förflytta fabrikationen till annan verkstad, om så skulle visa sig erforderligt. Staten borde dessutom förvärva och själv innehava respektive licensrättigheter.

Akademien hade ovan givit uttryck för den uppfattningen, att det vore av vikt, icke blott att den ifrågavarande motortillverkningen bleve väl tillgodosedd genom att förläggas till ett för uppgiften särskilt lämpat enskilt industriföretag, utan även att en mera självständig insats på området skulle kunna påräknas. En synnerligen viktig och nödvändig förutsättning för att detta betydelsefulla mål skulle kunna uppnås vore givetvis ett omsorgsfullt val av verkstad med särskild hänsyn tagen till densammans tekniska resurser och lämplighet för föreliggande uppgift. Prisfrågan borde således icke skänkas avgörande betydelse.

Överenskommelsen med den verkstad, som utsåges för tillverkningen, borde enligt akademiens mening lämpligen erhålla karaktären av ett fabriktionsavtal, genom vilket staten tillförsäkrades vederbörlig kontroll i såväl tekniskt som ekonomiskt hänseende. Fabriktionsavtalets prisberäkningsnormer borde vara genomförda på sådant sätt, att man med ledning därav kunde fastställa priser för reservdelar, förändringar etc. Akademien kunde i övrigt icke närmare ingå på denna fråga, men ansåge, att detta fabriktionsavtal och det förhållandet, att staten vore ägare till den viktigaste utrustningen för fabrikationen, kunde utgöra fullt betryggande garantier, för att den monopoliserade ställning, tillverkaren intoge, icke utnyttjades på ett för staten oförmånligt sätt.

Under åberopande av vad sålunda anförts tillstyrkte ingenjörsvetenskapsakademien alltså, att åtgärder från statens sida vidtoges för åstadkommande av en inhemsk flygmotortillverkning på sätt akademien ovan föreslagit.

Till de av flygstyrelsen beräknade engångskostnaderna enligt alternativet enskild tillverkning har ingenjörsvetenskapsakademien ansett böra läggas ett belopp av tillhoppa 490,000 kronor för anskaffning av provrumsanläggning, modeller, giggjar och dylikt, ävensom för omkostnader för tillverkningens upptagande, kassationer m. m. Å andra sidan har det såsom lån avsedda beloppet 600,000 kronor i den av akademien uppgjorda kostnadsberäkningen nedsatts till 350,000 kronor med hänsyn därtill, att förenämnda provrumsanläggning, modeller, giggjar m. m. enligt akademiens förslag skulle anskaffas och ägas av staten.

Över föreliggande förslag rörande inhemsk flygmotortillverkning har yttrande den 23 mars 1928 avgivits av särskilt tillkallade *sakkunniga* (ledamoten av riksdagens första kammare, generalkrigskommissarien J. L. Widell, överingenjören E. A. Forsberg samt ledamoten av riksdagens andra kammare, redaktören A. Å. Törnkvist), vilka i ämnet anfört, bland annat, följande.

De sakkunniga hade verkställt en granskning av såväl flygstyrelsens kostnadsberäkningar för statlig flygmotortillverkning som ock av det beräknade medelsbehovet vid enskild sådan tillverkning ävensom av från enskilda industriella företag senare infordrade, preliminära anbud. Vad beträffade flygstyrelsens kostnadsberäkningar för en ifrågasatt statlig tillverkning, ansåge de sakkunniga dessa böra undergå viss förhöjning, och den av flygstyrelsen angivna kostnaden för statlig motortillverkning under det första året, 2,069,500 kronor, syntes på grund därav böra upptagas till 2,088,500 kronor. Vidare hade måhända kostnaderna för inköp av arbetsmaskiner samt förvaltnings-, amorterings- och underhållskostnader blivit för lågt upptagna.

De sakkunniga hade emellertid funnit, att kostnaderna såväl för statlig som för enskild motortillverkning icke låte sig beräknas med sådan noggrannhet, att ett bestämt företräde för närvarande kunde ur kostnadssynpunkt givas ettdera alternativet. Fastmer ville de sakkunniga framhålla, att deras undersökning givit vid handen, att kostnaderna i båda fallen torde ställa sig ungefär lika.

Flygstyrelsens kostnadsberäkning upptog de sannolika kostnaderna för igångsättande av fabrikationen och tillverkande av en första serie flygmotorer till 1,809,500 kronor vid enskild tillverkning och 2,069,500 kronor vid statlig tillverkning. Enligt det föregående syntes den sistnämnda siffran rätteligen böra upptagas till 2,088,500 kronor eller i runt tal 2,090,000 kronor.

Enligt de nu föreliggande preliminära anbuden från svenska industriföretag torde kostnaderna för en enskild tillverkning för närvarande kunna beräknas till 1,700,000 kronor, varav 600,000 kronor såsom lån vid driftens igångsättande. Den enskilda driften syntes sålunda med hänsyn till kapitalbehovet vid driftens igångsättande kunna medföra en direkt besparing av 390,000 kronor.

För den händelse att statsmakterna skulle besluta en inhemsk flygmotortillverkning vid enskilt industriföretag, ansåge de sakkunniga, att härför uppstående kostnader, enligt det föregående 1,700,000 kronor, borde utgå med 1,100,000 kronor såsom ett extra reservationsanslag under fjärde huvudtiteln, under det att återstoden, eller 600,000 kronor, avsedda att täcka vissa engångskostnader vid driftens igångsättande första året, och vilka begärdes såsom statslån, lämpligen syntes böra utgå såsom anslag under utgifter för kapitalökning.

På grund av vad ovan sagts rörande svårigheterna att noggrant beräkna

kostnaderna i bägge fallen, ansåge de sakkunniga, att den enskilda driftens här framträdande överlägsenhet i kostnadshänseende icke vore enbart i och för sig avgörande. De sakkunniga hade likväl efter företagens utredning funnit, att alternativet statskontrollerad drift vid enskilt, befintligt företag ur statens synpunkt vore att föredraga. Beträffande skälen härför instämde de sakkunniga i stort sett med vad ingenjörsvetenskapsakademien i sitt yttrande anfört, men ville de för sin del därutöver anföra följande.

Ett redan befintligt industriföretag med erforderliga förutsättningar i form av arbetsledning, verkstadspersonal, arbetsmaskiner och lokaler, häri inbegripet jämväl arbetarbostäder m. m., kunde på kortare tid igångsätta tillverkningen, än vad fallet bleve i alternativet statsdrift, där hela organisationen skulle nyskas, verkstadslokal uppföras, arbetarbostäder ordnas eller uppföras m. m. Ur nationalekonomisk och statsfinansiell synpunkt hade det betydelse, att tillverkningen snarast kunde igångsättas, enär eljest flygmotorer fortfarande måste inköpas från utlandet. Med hänsyn till här berörda förhållanden måste företrädet lämnas alternativet enskild drift. Av nationalekonomiska skäl syntes det ändamålsenligast att utnyttja i riket redan befintlig, industriell anläggning för här föreliggande ändamål. Större delen av det belopp, som eljest måste avsas för inköp av arbetsmaskiner m. m., skulle i annat fall gå till utlandet.

Härtill komme, att det för den svenska verkstadsindustrien syntes vara av betydelse att redan nu få upptaga och göra sig förtrogen med flygmotortillverkning, särskilt därest den avsedda tillverkningen kunde förläggas till en sådan verkstad, som eljest skulle ställas inför utsikten att nödgas minska sin arbetarstam.

Upptagandet av ny statlig tillverkning torde för övrigt kunna föranleda uppkomsten av ur social synpunkt mindre önskvärda problem, såsom bostadssvårigheter m. m., vilka icke kunde uppstå vid den här förordade formen av enskild tillverkning.

Ett av de starkaste skälen för val av alternativet enskild, statskontrollerad drift ansåge de sakkunniga vara den enskilda driftens större förmåga av expansion, under den naturliga förutsättningen, att lämpligt företag valdes. Expansion eller förmåga av driftsutvidgning vore nödvändig, bland annat med anledning av två nedan berörda skäl.

Det kunde till att börja med förutses, att luftfarten i allmänhet och särskilt den civila luftfarten i Sverige kunde komma att utvecklas. En svensk flygmotorindustri borde då i en framtid kunna tillgodose förutom flygvapnets jämväl den civila luftfartens motorbehov.

Därjämte måste en svensk flygmotortillverkning kunna tillgodose det avsevärt ökade behov av flygmotorer, som kunde komma att uppstå vid krigsfara, vid mobilisering och under ett eventuellt krig.

På grund av vad ovan anförts, föresloge de sakkunniga, att proposition måtte föreläggas riksdagen därom, att för igångsättande av en inhemsk, statskontrollerad flygmotortillverkning och tillverkning av en första serie flygmotorer måtte anvisas dels under fjärde huvudtiteln ett extra reservationsanslag av 1,100,000 kronor, dels ock under utgifter för kapitalökning ett anslag av 600,000 kronor avsett såsom låneunderstöd åt lämpligt svenskt, enskilt industriföretag vid driftens igångsättande.

Slutligen hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* den 29 mars 1928 yttrat sig i ärendet samt därvid anfört följande.

I likhet med statskontoret ansåge sig fullmäktige böra inskränka sitt uttalande till frågan om anvisande av låneunderstöd av statsmedel åt lämpligt

svenskt enskilt industriföretag för bestridande av vissa engångskostnader för anordnande av flygmotortillverkning inom landet.

Fullmäktige hade ej något att erinra mot, att ifrågasatt belopp anvisades såsom låneunderstöd under utgifter för kapitalökning; och delade fullmäktige statskontorets mening, att ränta borde erläggas å lånet. Räntefoten borde ej bestämmas under 5 procent. Amorteringen av lånet kunde givetvis ej taga sin början förrän i samband med motorleveranserna.

Såsom statskontoret uttalat, borde särskild skuldförbindelse å lånet avlämnas och därför ställas säkerhet, som av Kungl. Maj:t bestämdes. Från fullmäktiges sida vore ej något att erinra mot, att förvaltningen, bokföringen och redovisningen av lånet, såsom statskontoret ifrågasatt, handhades av flygstyrelsen.

Enligt den plan för flygvapnets uppsättning, som framlades för 1925 års riksdag, skulle, såsom redan inledningsvis omnämnts, under femårsperioden $\frac{1}{7}$ 1926— $\frac{30}{6}$ 1931 för bestridande av engångskostnader för anskaffning av flygmateriel m. m. utgå en summa av 9,000,000 kronor. Härav hava för budgetåren 1926—1927 och 1927—1928 anvisats respektive 1,800,000 kronor och 2,000,000 kronor eller således tillhopa 3,800,000 kronor.

Övriga engångskostnader för anskaffning av flygmateriel m. m.

Flygstyrelsen har i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 31 augusti 1927 angående flygvapnets medelsbehov för budgetåret 1928—1929 på anförda skäl hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till bestridande av här ifrågavarande engångskostnader för anskaffning av flygmateriel m. m. för nämnda budgetår anvisa ett extra reservationsanslag av 3,675,000 kronor.

Vidare har flygstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 10 februari 1928 gjort framställning om anvisande av medel för anskaffning av stabiliseringsanordningar för flygplan samt i sådant hänseende anført följande.

En stor del av de allvarliga flyghaverier, som medförde totalförlust av materielen, och av flygolyckor med dödlig utgång berodde enligt statistik därpå, att flygplanet i närheten av marken lidit sådan fartförlust, att det blivit ostyrbart. Ett ostyrbart flygplan kantrade i regel, och om detta inträffade i markens närhet, medhunnas icke de successiva manövrer från förarens sida, som återförde flygplanet i styrbart tillstånd, förrän flygplanet träffade marken och spolierades. Orsaken till dylika olyckor rubricerades som felmanövrer. Erfarenheten i alla länder visade emellertid, att dylika felmanövrer, som medförde för stor fartförlust, i viss utsträckning syntes vara oundvikliga, och att det även hände, att de skickligaste flygare ibland utförde sådana. I vissa situationer, som krävde en ögonblicklig handling, kunde utförandet av en dylik, för stor fartförlust förorsakande manöver ligga så nära till hands, att den — ehuru ej den riktigaste manövern — knappast kunde betecknas som felmanöver. Hit hörde t. ex. de fall, då motorstopp inträffade strax efter starten och terrängen framför vore olämplig för en nödlandning. Om föraren i ett dylikt fall valde att göra en sväng för att åter uppnå startfältet, vore risken för alltför stor fartförlust i svängen mycket stor. Ett flertal flygolyckor såväl i utlandet som i Sverige hade inträffat under dylika omständigheter.

Ett annat fall, då farlig fartförlust lätt inträffade, vore vid nödlandningar, om ett i sista ögonblicket upptäckt hinder tvingade föraren att rycka upp flygplanet för att höja detsamma över hindret.

Av de tre flygolyckor med dödlig utgång, som inträffat i Sverige under senaste övningsår, hade två berott på för stor fartförlust hos flygplanet, i ena fallet vid stigningen omedelbart efter starten och i andra fallet under en sväng på låg höjd. Flera av de under året inträffade totalhaverierna hade likaledes, liksom även många tidigare inträffade sådana, förorsakats av fartförlust.

Ett medel, som gjorde flygplanet styrbart även vid mycket låg fart och sålunda minskade eller eliminerade de med fartförlust på låg höjd förenade riskerna, måste därför betecknas såsom synnerligen av behovet påkallat. Även om man bortsåge från värdet av inbesparade människoliv, vilka icke kunde taxeras i penningar, borde kostnaden för ett dylikt medel, om det procentuellt sett icke alltför mycket ökade flygplanpriset, vara väl motiverad genom de inbesparingar det kunde medföra å haverikontot.

Ett dylikt medel, uppfunnet av den engelske flygplankonstruktören Handley Page, hade under flera år varit föremål för utexperimentering i England. Genom en under senaste tiden införd förbättring hade Handley Page's anordning gjorts automatisk, så att den av sig själv trädde i funktion, så snart farten nedginge under ett visst värde. Anordningen hade den verkan, att flygplanet även vid de låga hastigheter, då detsamma eljest skulle kantra och gå i spin, fortfarande vore styrbart och av föraren kunde hållas på rätt köl.

Uppfinningen bestode av en å översidan av vingens framkant anbragt ledskena, vilken normalt låge pressad mot vingen men vid låg fart automatiskt parallellflyttades, så att en springa uppstode mellan vingen och ledskenan. Uppfinningens engelska benämning vore »The automatic slot» eller »autoslot», ordagrant översatt »den automatiska springan», vilken svenska benämning knappast vore användbar, varför uppfinnningen i det följande benämndes »the autoslot».

Ifrågavarande uppfinring hade under senaste tiden prövats vid flygvapnet å ett flygplan och hade därvid visat sig motsvara alla förväntningar.

Den hade även i sitt hemland och annorstädes varit föremål för omfattande prov, vilka resulterat i att hittills engelska, amerikanska och japanska flygvapnen bestämt sig för att införa uppfinnningen å sina flygplan.

Vid den nyligen av ingenjörsvetenskapsakademien avhållna flygkonferensen hade Mr Handley Page hållit ett föredrag om sin uppfinring, och flygstyrelsen hade begagnat tillfället att i samband med detta Mr Handley Page's besök med honom förhandla om villkoren för användandet av hans patent å flygvapnets flygplan.

Såsom av en skrivelsen bifogad avskrift av Mr Handley Page's anbud framginge, erbjödes svenska staten licens å tillverkning av hans uppfinring för alla svenska flygplan enligt följande tre alternativa villkor:

- a) En engångsavgift av £ 25,000.
- b) En engångsavgift av £ 5,000 och fyra ytterligare årliga inbetalningar av £ 5,500.
- c) En engångsavgift av £ 5,000 och därpå en royalty per flygplan, utrustat med uppfinnningen, belöpande sig till 5 % av värdet av flygplanet, exclusive motor och instrument samt militär utrustning. Den sistnämnda inskränkningen vid värdeberäkningen framginge icke av det skriftliga anbudet, men hade av Mr Handley Page muntligen bekräftats inför flygstyrelsen.

Inbetalningen av royalty skulle i alternativ c) endast fortsätta, tills sammanlagt £ 25,000 inbetalts i form av royalty, varefter användningen av patentet finge ske utan avgift.

I betraktande av att förlusten vid ett haveri vore beroende av flygplanets värde, syntes det principiellt vara riktigt att värdesätta ett medel, som hade

till uppgift att eliminera viss haveriorsak, i proportion till materielens värde, även om själva tillverkningskostnaden icke stode i en direkt proportion till flygplanets värde.

Av de tre betalningsalternativ, som angivits av konstruktören, syntes alternativ c) vara det för staten lämpligaste.

Med hänsyn till vad ovan framhållits beträffande betydelsen av »the autoslot», och med hänsyn till att åtgärder för att i möjligaste mån minska omfattningen av haverier och olycksfall utan uppskov borde vidtagas, hölle flygstyrelsen före, att en överenskommelse ofördröjligen borde träffas med Mr Handley Page beträffande användandet av »the autoslot».

Alldenstund ifrågavarande behov icke vid beräkandet av för flygvapnet erforderliga materielanslag kunnat förutses, kunde medel därför icke avses, såfamt icke extra anslag härför av riksdagen beviljades. I den mån uppfinningen hunnit anbringas å nu befintlig och under anskaffning varande flygmateriel, funnes emellertid utsikter, att behovet av anslag för underhåll och ersättning för havererade flygplan för framtiden kunde komma att nedgå, så att kostnaden för framtida anskaffning av »autoslots» kunde bestridas inom ramen av de därigenom uppkomna besparingarna.

Med hänvisning till i särskild skrivelse gjord utredning över nu erforderliga medel för förseende av befintlig och under anskaffning varande flygmateriel med »the autoslot» hemställde flygstyrelsen sålunda, att Kungl. Maj:t måtte för anskaffning av stabiliseringsanordningar för flygplan (»the autoslot») hos riksdagen göra framställning om anvisande av ett extra reservationsanslag av 383,700 kronor att utgå under budgetåret 1928—1929.

Ur försvarsberedskapssynpunkt är det av stor vikt, att åtgärder med det snaraste vidtagas för igångsättande av flygmotortillverkning inom landet. Departements-
chefen.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, har flygstyrelsen avgivit alternativa förslag rörande ordnandet av en dylik tillverkning vid enskild industriföretag och vid en för ändamålet uppförd staten tillhörig verkstad. Efter överbäggande av olika på frågan inverkan omständigheter har jag i likhet med såväl ingenjörsvetenskapsakademien som de i ärendet tillkallade sakkunniga funnit mig böra förorda det förstnämnda alternativet.

Flygstyrelsens förslag beträffande alternativet enskild tillverkning innebär, att staten skulle förvärva tillverkningsrätten med avseende å flygmotorer av en för våra förhållanden lämpad typ, samt att med ett svenskt industriföretag, som ägde speciella förutsättningar för ifrågavarande fabrikation, skulle träffas avtal om en årlig tillverkning för statens räkning av visst antal motorer under en tid av tio år. Till företaget i fråga skulle för bestridande av de utav tillverkningens igångsättande föranledda kostnaderna utlämnas ett statslån å 600,000 kronor, avsett att amorteras under loppet av tio år med visst belopp per levererad motor. Vidare skulle medel nu anvisas för gäldande av, förutom grundavgiften för licens å tillverkningen, royalt och inköpspris för en första serie motorer. De med den fortsatta anskaffningen av motorer förenade kostnaderna avses att utgå av flygvapnets ordinarie materielanslag.

Ingenjörsvetenskapsakademien har föreslagit, att medel därjämte måtte anvisas till inköp för statens räkning av modeller, giggas, provrumsanlägg-

ning m. m., och skulle under sådan förutsättning lånesumman kunna begränsas till lägre belopp än det av flygstyrelsen angivna.

För att kunna öva erforderligt inflytande över tillverkningen bör staten själv förvärva och innehava licensrättigheten. Däremot anser jag det icke vara ur synpunkten av tillverkningens kontrollerande nödvändigt, att, såsom av ingenjörsvetenskapsakademien ifrågasatts, staten är ägare till de för fabrikationen behöfliga modeller, giggjar m. m.

Vad angår det enligt flygstyrelsens förslag såsom lån till vederbörande industriföretag avsedda beloppet, 600,000 kronor, synes detsamma böra i riksstaten för nästkommande budgetår upptagas bland utgifter för kapitalökning under titeln »Låneunderstöd», att utgå av tillfälliga lånemedel. Å lånet synes böra erläggas fem procent ränta, vilken liksom avbetalningarna å lånesumman torde böra täckas genom avdrag å det kontrakterade priset för de levererade motorerna. Mot ränte- och kapitalinbetalningarna svarande belopp böra sedermera av flygstyrelsen successiva inlevereras till riksgäldskontoret. För lånet bör avlämnas särskild skuldförbindelse och ställas säkerhet, som av Kungl. Maj:t bestämmes.

Kostnaderna för gäldandet av grundavgiften för tillverkningslicensen ävensom för en första serie motorer torde böra bestridas av anslag under fjärde huvudtiteln. Enligt de sakkunnigas med ledning av nyligen infordrade preliminära anbud verkställda beräkningar, mot vilka jag icke funnit anledning till någon erinran, skulle här ifrågavarande utgifter belöpa sig till sammanlagt i runt tal 1,100,000 kronor.

Förutsättningen för den sålunda förordade anordningens genomförande bör självfallet vara, att i avtalet, som ju för en lång tid framåt skulle binda staten vid mottagande av leveranser, inrymmas bestämmelser, vilka trygga staten mot oskäligt höga merkostnader, för den händelse framdeles på grund av teknikens framsteg eller dylikt ändringar i avseende å motortypen befinnas påkallade.

I den plan rörande flygvapnets uppsättning, som framlades för 1925 års riksdag, upptogs, såsom förut nämnts, för bestridande av engångskostnader för anskaffning av flygmateriel m. m. en summa av 9,000,000 kronor, att utgå under den femårsperiod, varunder flygvapnet avsetts att utbyggas till fullt genomförd organisation. Av denna summa beräknades komma att anvisas:

för budgetåret 1926—1927	kronor 2,600,000: —
» » 1927—1928	» 2,400,000: —
» » 1928—1929	» 1,800,000: —
» » 1929—1930	» 1,200,000: —
» » 1930—1931	» 1,000,000: —

Med hänsyn till angelägenheten av att, utan något mera betydande överskridande av den beräknade totalsumman av utgifterna för flygvapnet, tillgodose vissa extra medelsbehov, vilka icke beaktats vid uppgörandet av de

för 1925 års riksdag framlagda kostnadsberäkningarna, har medelsanvisningen för bestridande av nyssberörda engångskostnader för budgetåren 1926—1927 och 1927—1928 begränsats till respektive 1,800,000 och 2,000,000 kronor eller till sammanlagt 3,800,000 kronor. Av den ursprungligen beräknade summan, 9,000,000 kronor, återstår således att anvisa ett belopp av 5,200,000 kronor. Härtill skulle nu komma ovannämnda belopp av 1,100,000 kronor för gäldande av kostnader för den inhemska flygmotortillverkningens igångsättande — vilka utgifter ju även äro att betrakta såsom engångskostnader för anskaffning av flygmateriel — vadan engångskostnaderna för den återstående delen av uppsättningsperioden skulle utgöra sammanlagt 6,300,000 kronor.

Jag vill i detta sammanhang framhålla, att flygstyrelsens förut omfördäskande för nästa budgetår av ett engångskostnadsanslag å icke mindre än 3,675,000 kronor, utgifterna för flygmotortillverkningens igångsättande dock däri icke inbegripna, grundar sig på en totalkostnad för hela uppsättningsperioden, som väsentligt överskrider ramen av 1925 års beräkningar. Till den sålunda ifrågasatta utökningen av kostnadsramen är jag icke beredd att taga ståndpunkt, innan ytterligare utredning i ämnet blivit verkställd.

I årets statsverksproposition har, såsom redan inledningsvis omnämnts, för budgetåret 1928—1929 beräknats ett belopp av 2,100,000 kronor för engångskostnader av här ifrågavarande olika slag. Därest för flygmotortillverkningens upptagande disponeras 1,100,000 kronor, återstår av den beräknade summan ett belopp av 1,000,000 kronor till bestridande av övriga hithörande engångskostnader. Då det emellertid är ovisst, huruvida motortillverkningen kan komma i gång så tidigt, att hela det för ändamålet beräknade anslagsbeloppet, 1,100,000 kronor, behöver tagas i anspråk härför redan under nästkommande budgetår, synes det lämpligt, att de för olika slag av engångskostnader avsedda medlen å riksstaten sammanföras under ett anslag, samt att det får ankomma på Kungl. Maj:t att framdeles efter förslag av flygstyrelsen besluta om de närmare grunderna för dispositionen av detta anslag. Skulle det visa sig, att något avtal med enskilt industriföretag rörande inhemska motortillverkning icke kan under nästa budgetår komma till stånd på för staten godtagbara villkor, torde hela det för ändamålet beräknade anslagsbeloppet få disponeras för anskaffning av flygmateriel enligt den ursprungliga, för 1925 års riksdag framlagda planen.

Efter det anslagsbehovet preliminärt beräknades i statsverkspropositionen, har, såsom av det föregående framgått, från flygstyrelsens sida framställts förslag om anvisande av 383,700 kronor för nu befintliga och under anskaffning varande flygplans förseende med stabiliseringsanordningar. Med hänsyn till vad flygstyrelsen anfört rörande betydelsen av, att flygplanen utrustas med dylika anordningar, har jag funnit mig böra i så måtto biträda ämbetsverkets berörda framställning, att jag tillstyrker anvisande å nästa budgetårs stat av 240,000 kronor för ändamålet i fråga. Beloppet torde böra upptagas under anslaget till engångskostnader för anskaffning av flygmateriel m. m.,

vilket anslag sålunda skulle ökas till 2,340,000 kronor. Till följd därav, att visst i årets statsverksproposition under fjärde huvudtiteln beräknat anslag sedermera icke blivit äskat för budgetåret 1928—1929, kan här ifrågavarande anslagsökning ske utan överskridande av den i statsverkspropositionen för fjärde huvudtiteln angivna slutsumman.

Det synes mig icke vara lämpligt att mera ingående än nu skett till statsrådsprotokollet redogöra för här förevarande frågor; riksdagens vederbörande utskott torde erhålla närmare upplysningar i ämnet genom de handlingar, som tillhandahållas utskottet.

På grund av det anförda och under framhållande av att ärendet torde jämlikt § 54 riksdagsordningen kunna utan hinder därav, att den för propositioners avlämnande i allmänhet stadgade tiden gått till ända, föreläggas årets riksdag, får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels till bestridande av engångskostnader för anskaffning av flygmateriel m. m. å riksstaten för budgetåret 1928—1929 under fjärde huvudtiteln anvisa ett extra reservationsanslag å 2,340,000 kronor,

dels för understöd åt visst industriföretag vid upptagande av inhemsk flygmotortillverkning å riksstaten för budgetåret 1928—1929 bland utgifter för kapitalökning under titeln »Låneunderstöd» anvisa ett reservationsanslag å 600,000 kronor att täckas av lånemedel,

dels ock, vid bifall till sistnämnda hemställan, höja den i förslaget till riksstat för budgetåret 1928—1929 upptagna inkomstiteln »Övriga tillfälliga lånemedel» med 600,000 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga vid detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Yngvar Månsson.