

Nr 55.

Ankom till riksdagens kansli den 23 mars 1928 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen framställda förslag angående anvisande av anslag till befrämjande av lufttrafik m. m., jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

1:o. Uti den till riksdagen den 4 januari 1928 avlåtna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov för budgetåret 1928—1929 har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln, under åberopande av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, punkt 33, föreslagit riksdagen att

Befrämjande av luftfart.

1) för budgetåret 1928—1929 anvisa *dels* till understöd av regelbunden luftfart ett extra reservationsanslag av 500,000 kronor; *dels ock* för biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart ett extra anslag av 5,000 kronor;

2) medgiva, att med Malmö stad må, i överensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angivna grunder, slutas avtal angående uppförande av en tredje hangar å flygplatsen å Bulltofta.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 61—90 av åberopade statsrådsprotokollet.

I samband med förevarande förslag har utskottet till behandling förehått två motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 150, av herr *G. W. Hansson* och den andra inom andra kammaren, nr 247, av *C. W. O. Höglund* och *J. Hedvall*, vari sammanställande hemställts, att riksdagen måtte för ett fortsatt anslag till den svenska trafikflygningen uppställa det villkor, att nödig begränsning göres i subvention för flygning inom andra länder för att såmedelst inom ramen av hittills utgående statsanslag ej blott kunna tillgodose redan anordnad anslutningsflygning med andra länder, utan jämväl möjliggöra, att det av svenska staten subventionerade bolaget omhändertager, i varje fall till hälften, linjerna Göteborg—Köpenhamn samt Stockholm—Berlin och *dels* att någon tid under sommaren 1928 provflygning skall kunna anordnas på sträckan Göteborg—London.

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

I skrivelse den 5 april 1927, nr 6 A, har riksdagen anmält, att riksdagen, med bifall till av Kungl. Maj:t framlagt förslag, för budgetåret 1927—1928

anvisat till understöd av regelbunden luftfart ett extra reservationsanslag av 500,000 kronor samt för biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart ett extra anslag av 5,000 kronor.

Beträffande frågan om *fortsatt subvention till aktiebolaget Aerotransport* har departementschefen anfört följande:

»Enligt det mellan staten och aktiebolaget Aerotransport upprättade avtalet angående uppehållande av regelbunden luftfart gäller detsamma till utgången av år 1928. Om det icke före den 1 oktober 1928 av någondera parten uppsäges, förlänges dess giltighet till utgången av år 1930. Dessutom äger Kungl. Maj:t därest bolaget icke skulle på sätt, som Kungl. Maj:t anser tillfredsställande, uppehålla den statsunderstödda luftfarten, uppsäga avtalet till upphörande två månader efter uppsägningen. Jämväl bolaget är under viss förutsättning berättigat att uppsäga avtalet även i annan ordning än förut nämnts.

Några av de hörda myndigheterna hava ifrågasatt, att avtalet nu skulle uppsägas, för att man skulle få fria händer att, om så skulle befinnas önskligt, på annat sätt än för närvarande anordna den statsunderstödda luftfarten. Såvida icke uppehållandet av berörda luftfart skall anförts åt någon annan än aktiebolaget Aerotransport, bereder emellertid avtalet i sin nuvarande form möjlighet för staten att vidtaga de åtgärder, som av myndigheterna ifrågasatts. Överhuvud taget är det så avfattat, att staten har vidsträckt frihet att bestämma rörande sättet för drivandet av den statsunderstödda luftfarten och dennas utveckling. Å andra sidan lär det, för att flygrörelsen må kunna på ett tillfredsställande sätt skötas, vara av betydelse, att onödiga skiften undvikas samt att tidsperioderna för uppgörelser icke tillmätas alltför korta. Jag anser därför, att någon annan förändring icke nu bör äga rum än att gällande avtal må med erforderliga jämkningar och för vinnande av ytterligare erfarenhet förlängas till utgången av år 1930.

Chefen för generalstaben har framhållit, att bolagets luftfart borde koncentreras på några få linjer, vilka borde trafikeras så lång tid av året som möjligt. Redan i mitt yttrande i statsverkspropositionen till 1927 års riksdag gav jag uttryck åt en sådan mening, och i enlighet härmed har också luftfarten under år 1927 bedrivits. Den har i huvudsak inskränkts till linjerna Malmö—Amsterdam och Stockholm—Helsingfors eller Åbo och har å dessa linjer utsträckts under så lång tid av året, som tillgängliga medel till understöd det medgivit. Endast å Göteborgslinjen har trafik ägt rum blott under en kortare tid av året, nämligen under juni och första hälften av juli månad, varefter trafiken övertagits av Deutsche Luft Hansa; erforderligt understöd till den av aktiebolaget Aerotransport å denna linje bedrivna luftfarten har dock till viss del betalats av Sällskapet för flygtrafik i Göteborg.

Vad angår bolagets administrationskostnader, lär det knappast kunnat undvikas, att dessa under de första åren av bolagets verksamhet varit tämligen höga. Styrelsen har dock ägnat oavslätlig uppmärksamhet åt angelägenheten att nedbringa omkostnaderna, och, såsom framgår av bolagets skrivelse av den 6 december 1927, hava administrationskostnaderna väsentligt nedgått. Jämväl andra omkostnader hava minskats. Sålunda har antalet mekaniker något nedbringats, i den mån de hos bolaget anställda blivit fullt förtrogna med sitt arbete. Genom de av Kungl. Maj:t utsedda ledamöterna i bolagets styrelse ägnas alltjämt uppmärksamhet åt att i dessa avseenden alla möjligheter till besparingar bliva beaktade.

Aktiebolaget Aerotransport har hemställt, att anslaget till statsunderstöd för nästa budgetår måtte ökas till 750,000 kronor, för att luftfarten måtte

kunna utvidgas, varigenom bland annat bolagets materiel och organisation kunde bättre utnyttjas. En del av de myndigheter, som yttrat sig i ärendet, hava motsatt sig en sådan höjning av anslaget. Även jag anser en ökning av anslaget icke böra ifrågakomma, utan torde detsamma böra för nästa budgetår utgå med oförändrat belopp eller 500,000 kronor. I stället torde man fortfarande böra inrikta sig på att anpassa bolagets organisation efter den luftfart, som kan bedrivas med understöd av anslag till detta belopp, samt att även i övrigt bedriva denna luftfart så ekonomiskt som möjligt.

Då generalpoststyrelsen förklarar sig ämnat även under år 1928 å Finlands-linjen medsända post i samma utsträckning, som under senare delen av 1927 års luftfart ägt rum, varigenom statsbidraget å denna linje kan minskas, blir det möjligt att år 1928 med ett anslag av 500,000 kronor bedriva luftfarten å *Amsterdam- och Finlandslinjerna* i ungefär samma utsträckning som under år 1927 eller å den förra linjen i samtrafik med holländska bolaget Koninklijke Luchtvaart Maatschappij från mitten av april till slutet av september och å den senare linjen i samtrafik med finska Aerobolaget från början av maj till slutet av oktober. Däremot bliva under nyssnämnda förutsättningar medel icke tillgängliga för understöd åt luftfart mellan Amsterdam och Paris; en utsträckning av den svenska Amsterdamlinjen ända till Paris synes ej heller för närvarande av något trängande behov påkallad.

Deutsche Luft Hansa läser även under år 1928 komma att uppehålla trafik å linjerna *Malmö—Köpenhamn—Berlin* och *Oslo—Göteborg—Köpenhamn—Berlin*. Huruvida förstnämnda linje kommer att hava Malmö eller Köpenhamn till ändpunkt läser vara beroende på om erforderligt hangarutrymme kan å Bulltoftafältet beredas för det tyska bolagets nya stora flygplan av typen Junkers G 31 för 15 passagerare. I annat fall torde trafiken mellan Malmö och Köpenhamn, såsom under vintern ägt rum, få uppehållas med enmotors flygplan och ombyte ske i Köpenhamn. Försök bör givetvis göras att å linjen *Oslo—Göteborg—Köpenhamn—Berlin* erhålla möjligast lämplig tidtabell i enlighet med de av Sällskapet för flygtrafik i Göteborg uttalade önskemålen.

Vad vidare angår en direkt luftfartsled mellan *Göteborg* och *London*, så torde den framtida tillkomsten av en dylik vara av ej ringa intresse ur kommunikationssynpunkt. De flygtekniska förutsättningarna för densamma och de trafiktekniska fördelar, särskilt för posten, som med densamma kunna vinnas, torde dock ännu vara ovissa. Staten läser under sådana förhållanden icke kunna för år 1928 och inom ramen av nu utgående anslag ikläda sig några väsentliga kostnader för denna nya linje.

Vad slutligen angår luftfartsleden *Stockholm—Kalmar—Stettin—Berlin*, å vilken led Deutsche Luft Hansa under år 1927 bedrivit regelbunden luftfart varje söckendag under sex månader, är densamma enligt vad från generalpoststyrelsen meddelats av ringa postal betydelse med hänsyn till den tidtabell som hittills tillämpats å linjen. Postverket har under år 1927 endast i ringa utsträckning å linjen medsänt post, och detsamma blir antagligen förhållandet även under år 1928, särskilt om avgångstiden från Stockholm, såsom är avsett, kommer att bliva ännu tidigare än förra året. Om man bortser från den rätt obetydliga lokala trafiken mellan Stockholm och Kalmar, minskas linjens vikt för passagerartrafiken mellan Stockholm och Berlin därigenom, att en resande kan för färd mellan nämnda städer med väl så stor fördel fara på nattåg mellan Stockholm och Malmö samt använda luftfartsleden *Malmö—Berlin*. Härtill kommer, att aktiebolaget Aerotransport för närvarande saknar flygmateriel för deltagande i trafiken å linjen *Stockholm—Berlin*. Med anledning av vad sålunda anförts och med hänsyn till det förut framhållna behovet att koncentrera bolagets verksamhet anser jag, att

åtminstone under år 1928 statsunderstöd för aktiebolaget Aero transports deltagande i trafiken å en linje Stockholm—Stettin—Berlin icke bör beräknas. Detta bör dock icke hindra, att om intresse för denna linje yppas från Stockholms stads sida, överenskommelse om dess upprätthållande med bidrag från staden bör kunna träffas.

Enär behov av ökat understöd per flygkilometer utöver vad i avtalet med aktiebolaget Aero transport bestämts torde komma att förefinnas jämväl under år 1928, lär det böra ankomma på Kungl. Maj:t att meddela beslut om höjning av subventionen; dock bör densamma icke fastställas till högre belopp än för år 1927 ägt rum. I övrigt torde Kungl. Maj:t böra hava möjlighet att, till följd av förändrade förhållanden, vidtaga ändringar i den plan för den statsunderstödda luffarten, som här ovan angivits.»

Beträffande den av sistlidne riksdag behandlade frågan om *en tredje hangar å Bulltoftafältet* vid Malmö har departementschefen erinrat bland annat följande:

»Enligt vad som meddelades i statsverkspropositionen till 1927 års riksdag hade drätselkammarens i Malmö tredje avdelning hemställt, att Kungl. Maj:t ville vidtaga åtgärder för beviljande av anslag av statsmedel å 540,000 kronor för uppförande av en ny hangarbyggnad jämte sidobyggnad å flygfältet vid Bulltofta i Malmö. Nämnade sidobyggnad, som skulle uppföras i anslutning till hangaren, skulle innehålla i bottenvåningen verkstadsutrymmen, i andra våningen kontorsutrymmen och i tredje våningen restauranglokaler samt boningsrum för flygare. Liksom den å flygplatsen redan befintliga större hangaren, till vilken staten anslagit medel, skulle den nya hangaren med tillhörande sidobyggnad uppföras genom Malmö stads försorg samt bliva statens egendom med rätt för Malmö stad att använda byggnaderna för avsett ändamål, men med skyldighet för staden att underhålla dem i fullgott skick. Vid ärendets beredning inom kommunikationsdepartementet föreslogos vissa förenklingar för att nedbringa kostnaderna. Sålunda skulle tillsvidare anstå med anbringande av värmeledning i hangaren, varjämte endast den för verkstad avsedda bottenvåningen av sidobyggnaden till en början skulle uppföras. Med iakttagande av dessa förenklingar samt vissa av byggnadsstyrelsen föreslagna konstruktionsändringar hade Malmö drätselkammares fastighetskontor uppgjort ett nytt kostnadsförslag, enligt vilket utgifterna för hangaren skulle bliva 289,000 kronor och för verkstadsbyggnaden 56,000 kronor. Till den av fastighetskontoret sålunda beräknade summan borde dock läggas ett belopp av 14,200 kronor för inköp av vissa verktygsmaskiner. Sammanlagda utgifterna skulle alltså uppgå till 359,200 kronor eller i jämnt tal 360,000 kronor. Hangaren skulle kunna rymma 8 tremotors flygplan.

Vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t framhöll jag, att det icke syntes obilligt, att, om staten lämnade medel till halva kostnaden för den nya hangaren, Malmö stad tillsköte den andra hälften. Då vidare hangaren huvudsakligast skulle användas av flygplan, tillhöriga utländska företag och aktiebolaget Flygindustri, ansåg jag avgifter kunna uppbäras för hangarens begagnande, så att kostnaderna för densamma kunde förräntas och amorteras. Det belopp, vilket skulle tillskjutas av staten, syntes därför kunna utgå såsom lån från luftfartslånefonden. I enlighet härmed föreslog Kungl. Maj:t, att till luftfartslånefonden skulle göras erforderlig avsättning och att riksdagen måtte besluta sådan ändring av huvudgrunderna för nämnda fond, att lån från densamma måtte kunna utgå jämväl till anordnande av flygplats och anskaffande av för sådan plats nödig utrustning. Till denna hemställan har riksdagen lämnat bifall.»

Sedan riksdagen sålunda fattat beslut i frågan, hava förhandlingar pågått med Malmö stad. Av protokoll, hållet vid sammanträde med drätselkammarens i Malmö tredje avdelning den 25 november 1927, inhämtas, att avdelningen under förutsättning av viss utfästelse från statsmyndigheternas sida beslutit i sinom tid för stadsfullmäktige framlägga förslag till avtal med staten, varigenom staden åtog sig att å flygfältet vid Bulltofta låta uppföra en hangarbyggnad i huvudsaklig överensstämmelse med de ritningar, som legat till grund för propositionen i ärendet till 1927 års riksdag, men med de avvikelser från dessa ritningar, att dels den del av byggnaden, som enligt det av drätselkammaren ursprungligen uppgjorda förslaget, skulle uppföras i tre våningar och innehålla icke blott verkstads- utan även administrations- och restauranglokaler, nu skulle uppföras i två våningar, av vilka den andra våningen skulle innehålla kontorslokaler, och dels att det å de ursprungliga ritningarna upptagna tre våningar höga hörntornet även skulle komma till utförande. Härigenom komme byggnadskostnaderna, som enligt det i propositionen omförmälda jämkade förslaget beräknats uppgå till 360,000 kronor, att ökas till omkring 385,000 kronor.

Den utfästelse från staten, som skulle utgöra förutsättningen för drätselkammarens tredje avdelnings förslag till stadsfullmäktige angående uppförande av den nya hangaren, skulle innehålla följande:

Därest Malmö stad åtager sig att å Bulltoftafältet uppföra en hangarbyggnad av den storlek och beskaffenhet, som Kungl. Maj:t bestämmer, samt staden icke av innehavaren av flygplatsen eller eljest erhåller så stor avgift, att densamma förslår att betala:

1) den från innehavaren av flygplatsen nu utgående avgiften å 3,000 kronor,

2) ränta och amortering å dels det lån från luftfartslånefonden, som Malmö stad kan komma att erhålla för hangarens utförande, och dels det ytterligare lån, som Malmö stad upptager för enahanda ändamål, samt

3) skäligt underhåll av hangaren,
skall staten, som skall bliva ägare av hangarbyggnaden, genom eftergift beträffande stadens skyldighet att förränta och amortera lånet från luftfartslånefonden eller på annat sätt hålla staden skadeslös.

Såsom förutsättning för omförmälda utfästelse skall gälla, att genom ägo-utbyte mellan staten och Malmö stad det område, varå hangaren kommer att uppföras, med äganderätt överlämnas till Kungl. Maj:t och kronan, mot det att Malmö stad erhåller ett annat lika stort område av övningsplatsen å Bulltofta.

Departementschefen, som funnit det vara av intresse även för staten, att den nya hangaren kommer till stånd, har ansett, att staten borde i avtal med Malmö stad ikläda sig förpliktelser i huvudsaklig överensstämmelse med den utfästelse, som i drätselkammarens i Malmö tredje avdelnings protokoll av den 25 november 1927 ifrågasatts. I det blivande avtalet borde intagas bestämmelser, varigenom skapas garantier för att underhållet av hangaren icke blir dyrare än som är nödvändigt. Därjämte borde staten tillförsäkras rätt att i händelse av hangarens övertagande av staten även övertaga förvaltningen av flygplatsen i dess helhet.

Utskottets
yttrande.

Då utskottet för egen del går att angiva sin ståndpunkt till frågan om fortsatt subvention till den civila luftfarten, anser utskottet till en början det erkännandet rättvisligen böra lämnas, att de svenska luftfartslinjerna under sin hittillsvarande, jämförelsevis korta tillvaro i oväntat hög grad visat sig uppfylla kraven på allmän trafikduglighet, och detta i all synnerhet om i betraktande tages trafikmedlets tekniskt sett fullständigt nya art. Som bevis för uppnådd trafiksäkerhet har vederbörande bolag i sin framställning om fortsatt understöd kunnat åberopa, att ingen skada vare sig å befordrad person eller befordrat gods inträffat sedan trafikens början. Och av generalpoststyrelsen har vitsordats att turernas regelbundenhet varit tillfredsställande.

I jämförelse med år 1926 företer också det ekonomiska resultatet av bolagets — aktiebolaget aerotransports — verksamhet under år 1927 en avgjord förbättring. Biljettinkomsterna å Amsterdamlinjen utgjorde år 1926 155,200 och år 1927 175,400 kronor. Fraktinkomsterna å nämnda linje stegrades från 22,900 till 35,200 och postinkomsterna från 12,800 till 15,300 kronor. Sammanlagt hava intäkterna å denna linje ökats från 197,200 till 226,200 kronor. På Hälsingforslinjen visa inkomsterna en så betydande ökning som 58,800 kronor eller från 22,900 till 81,700 kronor. Bolagets sammanlagda inkomster — statssubventionen frånräknad — hava ökats under 1927 i jämförelse med år 1926 med omkring 112,000 kronor. Trafikutgifterna med frånseende av vissa avskrivningar visa däremot en minskning med omkring 55,000 kronor. I jämförelse med år 1926 har alltså rörelsen under år 1927, enligt dessa utskottet från bolaget tillhandakomna uppgifter, förbättrats med omkring 167,000 kronor.

Beträffande det nuvarande bolagets organisation är emellertid av vikt, att denna är i möjligaste mån koncentrerad och i övrigt så anpassad, att administrationskostnaderna kunna hållas inom måttliga gränser. Såsom departementschefen framhållit, har dock bolagets styrelse ägnat oavsläpplig uppmärksamhet åt denna angelägenhet, varigenom också de allmänna omkostnaderna betydligt nedbringats. Detta belyses även av senaste verksamhetsårs avsevärt förbättrade ekonomiska resultat.

Önskligt är tvivelsutan vidare att genom den lämnade luftfartssubventionen uppkomsten av en inhemsk flygindustri kan åtminstone på indirekt väg i görligaste mån främjas. I detta avseende är emellertid att märka, hurusom i direkt anslutning till det nuvarande trafikbolaget på sista åren anlagts ett större flygindustrieföretag vid Limhamn, där flygplan av olika modeller såväl för krigsbruk som civilt bruk tillverkas. Beträffande motorerna samt den metall, duraluminium, varav flygplanen vid ifrågavarande fabrik byggas, har man visserligen hittills varit beroende av import från utlandet. Men även med tagen hänsyn härtill måste dock anses av stort värde, att inom landet förefinnes ett dylikt produktionsföretag, till största delen inriktat på export och i övrigt arbetande utan statsunderstöd.

Som ett önskemål framstår ock, att det svenska luftfartsväsendet i större utsträckning än hittills kan anlitas för postbefordran.

I samband med anslagsfrågans behandling har utskottet ansett sig böra framhålla dessa synpunkter. Även om utskottet förutser, att även hädan- efter de svenska luftfartslinjernas trafikering lämpligast handhaves av ett statsunderstött enskilt trafikföretag, vill dock utskottet framhålla, huru- som på olika sätt tillfyllestgörande sörjts för att, därest en omläggning av formerna för statens subvention till luftfarten finnes erforderlig, en sådan omläggning också kan genomföras. Det nuvarande avtalet med bolaget gäller sålunda endast till utgången av år 1928. Om avtalet icke före den 1 oktober 1928 av någondera parten uppsäges, förlänges dess giltighet, dock endast till utgången av år 1930. Dessutom äger Kungl. Maj:t, därest bo- laget icke skulle på sätt, som Kungl. Maj:t anser tillfredsställande, uppe- hålla den statsunderstödda luftfarten, uppsäga avtalet till upphörande två månader efter uppsägningen.

Därest, såsom sakkunniga myndigheter i olika länder anse sannolikt, den civila lufttrafiken även efter sistnämnda år befinnes vara i behov av stats- understöd och förslag om sådant understöd för den svenska lufttrafiken varder av Kungl. Maj:t för riksdagen framlagt, förutsätter utskottet, att där- förinnan en allsidig utredning verkställts ifråga om huru staten ur i främsta rummet nationella, kommersiella och postala hänseenden må tillföras största möjliga direkta och indirekta fördelar av ett sådant understöd.

Beträffande anslagsbeloppet för 1928—1929 har utskottet intet att erinra mot Kungl. Maj:ts förslag, att anslaget oförändrat upptages till 500,000 kronor, vartill skulle, i likhet med 1927—1928, komma ett anslag av 5,000 kronor för biträde vid handläggning inom kommunikationsdepartementet av ärenden rörande luftfart.

Likaledes tillstyrker utskottet till antagande den i statsverkspropositio- nen omförmälda uppgörelsen med Malmö stad om en tredje hangar på Bulltofta flygfält. Utskottet har därvid icke förbisett de ytterligare efter- gifter, som nu från statens sida erfordras. Å andra sidan framstår dock som ett ur allmänna samfärdselsynpunkter icke oviktigt intresse, att flyg- stationen i Malmö i fråga om hangarutrymmen och övrig utrustning mot- svarar trafikens krav.

I anslutning till de mötionsvis gjorda yrkandena vill utskottet uttala en förväntan, att trafiken på Göteborg ordnas på ett tillfredsställande sätt. Be- träffande den i motionerna berörda frågan om provflygning sommaren 1928 på sträckan Göteborg—London får utskottet hänvisa till vad departements- chefen i detta avseende anfört. Såsom denne framhållit och av ytterligare inhämtade upplysningar jämväl bestyrkts, vore visserligen försöksflygningar över ifrågavarande havssträcka av ej ringa intresse ur kommunikationssyn- punkt; trafiktekniskt förefalla dock en dylik linjes möjligheter åtminstone på flygteknikens nuvarande stadium tämligen ovissa.

Under återopande härav hemställer utskottet,

I) att riksdagen må

a) för budgetåret 1928—1929 anvisa under riksstatens sjätte huvudtitel

1) till *understöd av regelbunden luftfart* ett extra reservationsanslag av 500,000 kronor;

2) för *biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart* ett extra anslag av 5,000 kronor;

b) medgiva, att med Malmö stad må i överensstämmelse med de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 4 januari 1928 angivna grunder slutas avtal angående uppförande av en tredje hangar å flygplatsen å Bulltofta;

c) i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande den utsträckning, i vilken understöd åt den civila luftfarten hädanefter bör lämnas, ävensom beträffande de lämpliga formerna för dylikt understöds beviljande;

II) att de av herrar W. Hansson samt Höglund och Hedvall i ämnet väckta motionerna I: 150 och II: 247 må anses besvarade med vad utskottet ovan anfört och hemställt.

2:o) Kungl. Maj:t har (punkt 34) föreslagit riksdagen att för budgetåret 1928—1929 anvisa *dels* till väderlektjänst för luftfarten ett extra anslag av 13,600 kronor; *dels ock* till telegramkostnader för väderlektjänst för luftfarten ett extra förslagsanslag av 7,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 91—95 av statsrådsprotokollet.

För budgetåret 1927—1928 har riksdagen till väderlektjänst för luftfarten under nionde huvudtiteln anvisat ett extra anslag av 7,000 kronor. Av ett av riksdagen i skrivelse den 25 maj 1927, nr 9 A, angående anslag under nionde huvudtiteln gjort uttalande framgår, att riksdagen ansett lämpligast, att för väderlektjänst för luftfarten behövliga anslag upptagas under sjätte huvudtiteln. Mot en sådan anordning har departementschefen ansett intet vara att erinra, då därigenom vinnes ökad överskådlighet över sammanlagda beloppet av de medel, som beviljas till understöd åt den civila luftfarten.

Erforderliga anslag till väderlektjänst för luftfarten för nästa budgetår ha alltså ansetts böra äskas under sjätte huvudtiteln.

I skrivelse den 27 oktober 1927 har *styrelsen för statens meteorologisk-hydrografiska anstalt* anhållit, att för väderlektjänst för luftfarten måtte för budgetåret 1928—1929 anvisas 16,200 kronor.

Följande sammanställning utvisar de anslag till väderlektjänst för luftfarten, som anvisats för budgetåret 1927—1928, de av anstalten för budgetåret 1928—1929 begärda anslagen samt de belopp, som *departementschefen* funnit nu böra för ändamålet äskas:

	1927—28 Anvisat		1928—29 Anstaltens förslag		1928—29 Förordade belopp	
	Kronor	Summa kronor	Kronor	Summa kronor	Kronor	Summa kronor
Gemensamma utgifter (12 mån.)						
Extra nattobservationsarvoden å 20 kr. per månad och plats i Stockholm, Göteborg, Malmö, Jönköping och Kalmar	—	—	1,200	1,200	1,200	1,200
Stockholms flyghamn (6 mån.)						
Arvode åt en meteorologassistent (16:e lönegraden för extra ordinarie befattningshavare)	—	—	2,052	—	2,052	—
Expenser	—	—	—	2,052	250	2,302
Göteborgs flygplats (6 mån.; 1927—1928 3 mån.)						
Arvode åt en meteorologassistent (16:e lönegraden för extra ordinarie befattningshavare)	—	—	1,980	—	—	—
Extra observationsarvoden å 15 kr. per månad och plats i Kullen, Halmstad, Varberg, Smögen och Strömstad	225	—	450	—	450	—
Extra observationsarvode å 50 kr. per månad å Torslanda	150	—	300	—	300	—
Extra pilotballongobservationer å 3 kr. per gång	300	—	600	—	375	—
Expenser	—	675	250	3,580	—	1,125
Malmö flygplats (12 mån.)						
Arvode åt en meteorologassistent (16:e lönegraden för extra ordinarie befattningshavare)	3,816	—	3,816	—	3,816	—
Arvode åt en radiotelegrafist (12:e lönegraden för extra ordinarie befattningshavare)	—	—	3,060	—	3,060	—
Extra pilotballongobservationer å 3 kr. per gång	1,200	—	1,200	—	750	—
Expenser	469	5,485	500	8,576	500	8,126
Kalmar flyghamn (6 mån.)						
Extra observationsarvoden å 20 kr. per månad och plats i Landsort, Ölands norra udde, Spårö, Kalmar, Utlängan, Hörviken och Simrishamn	840	840	840	840	840	840
Summa kronor	—	7,000	—	16,248	—	13,593

Anstalten har förutsatt, att kostnaderna för telegram fortfarande skulle utgå från det å anstaltens stat under nionde huvudtiteln uppförda förslagsanslaget till telegramkostnader m. m. Då emellertid övriga utgifter för väderlekstjänst för luftfarten upptagas under sjätte huvudtiteln, borde, enligt departementschefens mening, så även böra förfaras med de för ändamålet erforderliga telegramkostnaderna. Det erforderliga anslaget torde kunna bestämmas till 7,000 kronor och böra erhålla förslagsanslags natur.

Med iakttagande av vad sålunda anförts skulle för budgetåret 1928—1929 anvisas dels ett extra anslag till väderlekstjänst för luftfarten å 13,600 kronor och dels ett extra förslagsanslag till telegramkostnader för nämnda väderlekstjänst å 7,000 kronor.

Utskottets
yttrande.

Med tagen hänsyn till ifrågavarande väderlekstjänsts betydelse för trafik-säkerheten har utskottet icke velat motsätta sig, att förevarande båda anslag beviljas. Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må för budgetåret 1928—1929 under riksstatens sjätte huvudtitel anvisa

a) till väderlekstjänst för luftfarten ett extra anslag av 13,600 kronor;

b) till telegramkostnader för väderlekstjänst för luftfarten ett extra förslagsanslag av 7,000 kronor.

Stockholm den 22 mars 1928.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendens slutbehandling inom utskottet hava närvarit:
från första kammaren: herrar S. H. Kvarnzélius, A. C. Lindblad, Olof Olsson, J. L. Widell, J. Nilsson i Malmö, O. Bergqvist, C. P. V. Nilsson i Gränebo, J. G. Walles, C. A. Carlsson i Gävle, E. A. Hallin, C. I. Asplund och J. B. Johansson i Fredrikslund;

från andra kammaren: herrar A. Anderson i Råstock, K. V. Rydén, S. Bengtsson i Norup, L. J. Carlsson-Frosterud, P. M. Olsson i Blädinge, O. Olsson i Kullenbergstorp, E. Kristensson i Göteborg, B. F:son Holmgren, O. Nilsson i Örebro, E. G. E. Eriksson i Stockholm, C. Lindskog och O. E. F. Järte.

Reservationer:

vid *punkt 1:o*) (befrämjande av luftfart)

i fråga om *anslag till understöd av regelbunden luftfart*

av herr *Olsson* i Kullenbergstorp, vilken ansett, att utskottet bort under I a 1) hemställa om avslag å Kungl. Maj:ts framställning om ett extra reservationsanslag å 500,000 kronor till understöd av regelbunden luftfart;

i fråga om uppförande av *en tredje hangar å flygplatsen vid Bulltofta*

av herrar *Kvarnzelius, Johansson* i Fredrikslund och *Olsson* i Kullenbergstorp, vilka ansett, att utskottets yttrande i denna del bort hava följande lydelse:

»Vidkommande därefter den i statsverkspropositionen avhandlade frågan om uppförande av en tredje hangar å flygplatsen vid Bulltoftafältet vill utskottet endast framhålla, att utskottet, hur önskelig än nämnda hangarbyggnad ur trafiksynpunkt anses vara, dock icke kan finna fog föreligga för ytterligare eftergifter gentemot Malmö stad för att säkra tillkomsten av densamma. Utskottet kan alltså icke tillstyrka Kungl. Maj:ts i detta avseende framlagda förslag.»

samt att förty utskottet bort under punkt I b) hemställa,

att riksdagen må

b) avslå Kungl. Maj:ts förslag om visst medgivande gentemot Malmö stad i fråga om uppförande av en tredje hangar å flygplatsen å Bulltofta;
