

## Nr 170.

Ankom till riksdagens kansli den 20 maj 1930 kl. 3 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående understöd av regelbunden luftfart m. m. jämte i ämnet väckta motioner.*

(4:e avd.)

Uti den till riksdagen den 3 januari 1930 avlätna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1930/1931 har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln, innefattande anslagen till kommunikationsdepartementet, föreslagit riksdagen (punkt 35 av det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag) att i avbidan på den proposition, som kunde komma att avlätas i ämnet, till understöd av regelbunden luftfart m. m. för budgetåret 1930/1931 beräkna ett extra reservationsanslag av 546,000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en den 7 februari 1930 till riksdagen avlåten proposition nr 112, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, under åberopande av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att för budgetåret 1930/1931 anvisa

- 1) till understöd av regelbunden luftfart ett extra reservationsanslag av 500,000 kronor;
- 2) till undersökning och kostnadsberäkning av en nattflygled Malmö—Göteborg—norska gränsen ett extra reservationsanslag av 5,500 kronor;
- 3) för biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart ett extra anslag av 11,600 kronor;
- 4) för extra besiktningar av luftfartyg ett extra anslag av 1,000 kronor;
- 5) till väderlekstjänst för luftfarten ett extra anslag av 20,900 kronor; samt
- 6) till telegramkostnader för väderlekstjänst för luftfarten ett extra förlagsanslag av 7,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

I anledning av förevarande proposition hava i två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 249, av herr *J. Nilsson* i Malmö m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 411, av herr *A. Anderson* i Råstock m. fl., hemställts, att riksdagen ville bifalla Kungl. Maj:ts proposition nr 112 angående understöd av regelbunden luftfart med sådan ändring att dels kon-

*Bihang till riksdagens protokoll 1930. 6 saml. 76 häft. (Nr 170.)*

traktsförslagets § 2 erhåller den lydelse, som i motionerna angivits, och dels extra reservationsanslaget till understöd av regelbunden luftfart upptages till 700,000 kronor.

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

Till understöd av regelbunden luftfart har under vart och ett av budgetåren 1925/1926—1929/1930 anvisats ett anslag av 500,000 kronor.

I skrivelse den 14 april 1928 (nr 106) anförde riksdagen, att, därest såsom sakkunniga myndigheter i olika länder ansåge sannolikt den civila lufttrafiken även sedan det nuvarande avtalet med aktiebolaget Aerotransport gått till ända befundes vara i behov av statsunderstöd och förslag om sådant understöd för den svenska lufttrafiken bleve av Kungl. Maj:t för riksdagen framlagt, riksdagen förutsatte, att därförinnan en allsidig utredning verkställdes i fråga om huru staten ur i främsta rummet nationella, kommersiella och postala hänseenden kunde tillföras största möjliga direkta och indirekta fördelar av ett sådant understöd.

På grund av nyss omförmälda bemyndigande uppdrogs den 9 november 1928, enligt bemyndigande av Kungl. Maj:t, åt landshövdingen A. B. Gärde, chefen för järnvägsstyrelsens statistiska kontor, filosofie licentiaten L. Akselsson, riksgäldsfullmäktigen A. Anderson i Råstock, t. f. professorn I. V. Malmer och bankdirektören J. O. E. Rydbeck att i egenskap av sakkunniga verkställa den av riksdagen begärda utredningen. De sakkunniga hava sedermera den 30 september 1929 avgivit sitt betänkande.

Statsunderstöd  
åt regelbunden  
luftfart.

I sitt betänkande framlägga de sakkunniga bland annat utredning beträffande trafiklinjer och tidtabeller för den svenska luftfarten. Beträffande kostnaden för dagtrafiklinjer hava de sakkunniga verkställt detaljerade beräkningar, vilka huvudsakligen äro grundade på hittillsvarande erfarenheter av aktiebolaget Aero transports verksamhet. Kalkylen utvisar att vid 12 månaders trafik å leden Malmö—Amsterdam och 8 månaders trafik å leden Stockholm—Helsingfors skulle uppstå en förlust av 489,800 kronor å den förstnämnda linjen och av 212,300 kronor å den senare linjen. I enlighet härmed föreslå de sakkunniga, att till subvention för upprätthållande av lufttrafik å dessa linjer under angivna tider anvisas ett belopp av 700,000 kronor för år under fem år. Till stöd härför hava de sakkunniga anført bland annat följande:

Så länge endast dagtrafik kommer ifråga, blir förbindelsen till Västeuropa den för oss utan all jämförelse viktigaste. För att medföra verklig nytta måste den trafikeras året runt, och den kommer då att effektivt nedbringa tidsutdräkten för passagerare och post från två dagar till en. Detta är enligt de sakkunnigas mening en fördel av synnerligen stor betydelse för vårt land. Full kommersiell nytta uppnås av den västeuropeiska linjen genom att den utgår från Malmö i anslutning till nattågen från Stockholm, Göteborg och Oslo samt framgår till Amsterdam, där anslutningslinjer till London och Paris finnas. Såsom vid internationella linjer är vanligt bör denna linje

trafikeras med halva antalet turer av Sverige och halva antalet turer av annat land.

Av stor betydelse i ekonomiskt och politiskt avseende är även en flygförbindelse med vårt östra grannland Finland, lämpligast upprätthållen å sträckan Helsingfors—Stockholm. Önskvärt är givetvis att även denna linje kan trafikeras hela året, men dels med hänsyn till de tekniska svårigheterna under islägnings- och islossningsperioderna och dels med hänsyn till kostnaderna ha de sakkunniga ansett sig böra föreslå denna linje tillsvidare trafikerad under 8 månader, förslagsvis 1 maj—31 oktober och 15 januari—15 mars. Samtrafikering med Finland förutsättes, och önskligt vore att den svenska linjen kunde utsträckas ända till Reval.

Med dessa båda nu nämnda linjer uppnås de viktigaste av de effektiva tidsvinster, som överhuvud taget kunna uppnås med enbart dagflygtrafik. De sakkunniga anse därför, att ett första svenskt flygprogram bör omfatta linjerna Malmö—Amsterdam och Stockholm—Helsingfors. Dessa linjer betjäna hela landets intressen och tillgodose i lika mån de olika delarnas intressen. Såsom en olägenhet skulle kunna anföras, att Göteborg icke blir direkt berörd av någon svensk flyglinje och Stockholm icke av den viktigaste av dessa, kontinentlinjen. Orsaken härtill är emellertid objektivt välgrundad: så länge ekonomin ej är tillfredsställande, måste flygningen begränsas genom kombination med nattågsförbindelserna; i grund och botten uppnås härmed samma reella nytta — ehuru något mindre bekvämlighet — som vid linjer, utgående från Stockholm och Göteborg.

Ekonomiskt taget gäller, att en utvidgning av rörelsens omfattning är nödvändig för att överhuvud möjliggöra en rationell drift och så småningom uppnå räntabilitet. Dessutom är den nu utgående subventionen otillräcklig för ett fortsättande av trafiken ens i hittillsvarande omfattning — rörelsen har alltjämt gått med förlust — och det framstår såsom skäligen otänkbart att kunna tillföra nytt enskilt kapital till verksamheten, om nuvarande trafik- och subventionsförhållanden skola bibehållas. Att vidhålla nuvarande ordning för den statssubventionerade luftfarten framstår därför icke blott såsom något ur trafiknyttans, ekonomiens och det tekniska framåtskridandets synpunkt avgjort oändamålsenligt, utan jämväl såsom något praktiskt taget rentav omöjligt.

Det är också nödvändigt att bereda luftfarten möjligheter till en organiskt fortgående successiv utveckling. Faktiskt försiggår nu i hela Europa ett uppbyggande av den kommersiella luftfarten, trots att den ekonomiska bärligheten ännu är ofullkomlig. Det torde knappast vara vare sig ekonomiskt klokt eller med vår nationella prestige förenligt att ställa oss helt utanför denna utveckling. Säkerligen tillkommer inom få år ett europeiskt nattflygnät, och det är av stor betydelse, att vi erhålla en god anslutning till detta. Från olika håll ingångna förfrågningar visa, att man under förutsättning av nordiskt intresse för saken är hägad att från början taga hänsyn till de nordiska intressenas tillgodoseende på ändamålsenligt sätt.

Det är därför utan tvivel nödvändigt, att Sverige nu fullföljer vad som redan åtgjorts inom luftfarten, tar ställning till det fortgående uppbyggandet av den europeiska luftfarten samt gör sig delaktigt däri genom egen lufttrafik — vilken dock, såsom förut visats, till en början kan ha en blott begränsad omfattning men ändock göra stor nytta.

Den civila luftfarten representerar även ett icke oväsentligt tillskott till landets försvarskraft. Den innebär en tillgång av högt kvalificerad flygare-, mekaniker- och verkstadspersonal ävensom utrustning och anläggningar av olika slag. Särskilt betydelsefull är utrustningen av flyghamnar, nödlandningsplatser och flygleder, organiserandet av väderlekstjänst och radiotjänst

samt överhuvud hela den organisation, som civilflygningen för med sig. Antalet i linjetrafik använda flygplan är visserligen litet, men förefintligheten av denna trafik leder till ökat flygintresse, som kan framkalla såväl ökad materielanskaffning som framförallt ökad flygareutbildning.

Av dessa skäl anse de sakkunniga en måttlig årlig insats av staten till luftfartens stödjande under en övergångsperiod vara fullt motiverad.

Mot det program för våra utländska flygförbindelser, som här motiverats, har, såga de sakkunniga, ofta anförts, att det icke i tillräcklig grad tillgodoser svenska intressen, eftersom flygningen nästan helt verkställs utom rikets gränser, men icke inom svenskt territorium. Häremot må till en början genmålås, att flygning i luften ovanför svensk mark icke i och för sig är något svenskt intresse, med mindre den medför påtaglig praktisk nytta för de orter, den berör. Det väsentliga i denna fråga är, att på flygningens nuvarande stadium några nämnvärda fördelar icke kunna uppnås genom inomsvensk trafik, medan däremot flygningen kan ha ett mycket stort värde genom att närma oss till andra länder. Och detta närmande åstadkommes effektivast genom flygning, som till övervägande del går utom landets gränser.

I fråga om möjligheten att stanna med den svenska linjens ändpunkt i Hamburg och lita till att främmande bolag i anslutning därtill trafikera sträckorna bortom Hamburg anføres hurusom detta visserligen skulle begränsa de svenska kostnaderna, förutsatt att även på sträckan Malmö—Hamburg samtrafik upprättades och Sverige blott behöfde upprätthålla halva trafiken, såsom nu sker å linjen Malmö—Amsterdam. Emellertid måste uppmärksammas, att upprätthållandet av den nordisk-västeuropeiska flyglinjen i förstklassig form och med fullgod materiel är ett betydande nordiskt intresse, och för att få ett tillräckligt inflytande på tidtabellen och på linjens standard m. m. är det högst önskvärt, att Sverige, såsom representant för Norden, deltar i trafiken i tillräckligt stor utsträckning. Om Sverige deltog blott på en liten del av trafiklinjen, kunde lätt riskeras, att trafikordningarna icke bleve ordnade på ett för Sverige tillfredsställande sätt. Även de många ombytena under resan till olika flygplan och olika flygbolag skulle verka hinderligt för trafikens utveckling. Det synes önskvärt, att Sverige understöder den idé, som ligger under namnet Scandinavian Air Express, vilket lancerats för denna linje. Amsterdam är en viktig knutpunkt i den europeiska luftfarten och det samarbete med Holland, som redan åstadkommit, är av värde. Dessa värden böra ej givas till spillo. Utan att taga ståndpunkt till denna fråga för en längre period framåt, måste det därför sägas, att det åtminstone tillvidare är synnerligen önskvärt och ekonomiskt väl försvarbart, att Sverige fortfar att deltaga i trafiken på linjen Malmö—Amsterdam.

Över de sakkunnigas betänkande hava utlåtanden avgivits av åtskilliga ämbetsmyndigheter och enskilda sammanslutningar.

Därvid har *kommerskollegium*, efter hörande av de auktoriserade handelskamrarna i riket, för sin del anslutit sig till de sakkunnigas program för dagflygtrafikens ordnande under den närmaste framtiden. Att dagflygningar med kontinenten och Finland i enlighet med de sakkunnigas program för Sverige äger det intresse, att fortsatt statsunderstöd för deras genomförande bör beviljas, har kollegium funnit uppenbart. Den förhöjning av statsunderstödet, som de sakkunniga föreslagit, finner kollegium vara väl motiverad med hänsyn till den ökade trafiknytta, som dagflygningarnas utsträckande enligt de sakkunnigas förslag över hela året eller, vad Finland beträffar, större delen därav skulle komma att medföra.

*Generalpoststyrelsen* har anfört följande:

Såsom de sakkunniga framhållit, kommer den snabbhet i trafiken, som flygningen skänker, till sin fulla rätt och när sin största betydelse på längre avstånd. Det är därför av vikt, att Sverige anknytes till det kontinentala flyglinjenätet på sådant sätt, att direkt flyganslutning erhålles till Europas viktigare handelscentra. Genom dagflygningen Malmö—Hamburg—Amsterdam har Sverige ernått en god sådan anknytning. Från Amsterdam har nämligen erhållits direkta anslutningar till London och Paris. Dessutom har anslutning i Hamburg ernåtts med flyglinjer till flera större städer i Mellaneuropa.

Regelbundenheten i flygtrafiken å Amsterdamlinjen under sommaren 1929 har varit tillfredsställande. Av 175 turer hava sålunda icke mindre än 171 (98 %) varit ur postal synpunkt »ändamålsenliga». Vid en tur erhöles flyganslutning till London, men däremot icke till Paris. Posten till Paris befordrades därför denna gång från Amsterdam med nattåg och framkom med en dags i stället för ett dygns tidsvinst. Endast vid de återstående tre turerna, då flygningen avbröts under vägen, uppstod ingen tidsvinst.

För att en luftpostförbindelse skall bliva till verklig nytta fordras emellertid, att den uppehålls året runt med dagliga turer, och generalpoststyrelsen anser därför genomförandet av de sakkunnigas förslag att anordna trafik i sådan utsträckning å linjen Malmö—Amsterdam som ett verkligt framsteg. Generalpoststyrelsen skulle gärna sett, att flygtrafik året runt hade kunnat förverkligas även å linjen Stockholm—Helsingfors. Då så emellertid av tekniska skäl för närvarande icke lär vara möjligt, får generalpoststyrelsen tillstyrka de sakkunnigas förslag om åtta månaders trafik årligen å denna linje.

*Järnvägsstyrelsen* har anfört bland annat:

Enligt järnvägsstyrelsens uppfattning är för vårt lands vidkommande understöd åt den civila flygningen fullt berättigat, därest man kan räkna med, att befordring med flygplan framdeles har utsikt att bliva ekonomiskt bärig. Huruvida sådan förutsättning kan anses vara för handen, måste anses ovisst, såsom beroende dels på att driftkostnaderna för luftfart skola genom tekniska förbättringar kunna avsevärt nedbringas, dels på att förtroendet till luftfartens säkerhet och regelbundenhet skall tillväxa, samt slutligen dels på att tillräckliga avgifter för självkostnadernas täckande — åtminstone efter viss reduktion av nuvarande mycket höga kostnader — skola kunna uttagas. Inom järnvägsstyrelsen råder icke en enhetlig uppfattning i frågan, huruvida de sakkunnigas i berörda hänseenden uttalade optimism har fullt berättigande.

Ifrågavarande luftlinjetrafik är starkt förlustbringande. För att densamma skall kunna upprätthållas fordras, utom andra förmåner, att direkta årliga understöd lämnas till belopp, betydligt överstigande linjernas egna trafikinkomster. I vilken grad det kan bliva möjligt att genom höjning av grunderna för avgiftsberäkningen förbättra luftfartens ekonomi är tills vidare ovisst. Någon stor trafikbetydelse för landet med även kommersiellt värde har hittillsvarande lufttrafik, enligt vad av de sakkunniga anföres, knappast haft. Sådan betydelse skulle enligt de sakkunniga uppnås först vid regelbunden trafik under hela eller åtminstone en större del av året och särskilt när trafiken kan gå även på natten. Tydligt är, att de sakkunniga härvid tagit särskilt sikte på det kommersiella värdet av snabbast möjliga postbefordring.

Ehuru det således måste anses ovisst, huruvida en luftbefordring å linjerna Malmö—Amsterdam och Stockholm—Helsingfors skall kunna utvecklas till ekonomisk bärlighet, vill styrelsen icke motsätta sig fortsatt och även ökat anslag till linjernas upprätthållande, då fråga endast är om att genom en relativt mindre ökning av tidigare utgående understöd få ett större utbyte av luftlinjerna och öppna möjligheter till en för framtiden förbättrad ekonomi för desamma.

Styrelsen ifrågasätter emellertid, att ett understöd med 700,000 kronor årligen icke ställes i säker utsikt för så lång tid framåt som föreslagna fem år, utan att understödets storlek såväl under denna försökstid som än mera för efterföljande tid göres beroende av den blivande ekonomiska utvecklingen under femårsperioden och av luftbolagets under denna ådagalagda strävan att genom lämpliga taxeåtgärder och klok hushållning uppnå bästa möjliga ekonomiska resultat för en svensk luftfart. Till dessa åtgärder bör då även räknas en efter driftkostnaderna genomförd reglering av ersättningen för postgods.

*Generaltullstyrelsen* har icke funnit något att erinra mot de av de sakkunniga väckta förslagen.

*Statskontoret* har framhållit att, därest med det beräknade anslagsbeloppet trafiken verkligen kunde utsträckas å linjen Malmö—Amsterdam till 12 i stället för nu omkring 6 månader och å linjen Stockholm—Helsingfors till 8 från för närvarande omkring 5 månader om året, anslagsökningen från nuvarande 500,000 kronor med 200,000 kronor syntes ganska måttlig och att sålunda ur denna synpunkt intet torde vara att erinra mot förslaget. En annan fråga vore naturligtvis, huruvida ett så stort belopp som 700,000 kronor jämte övriga av de sakkunniga föreslagna anslag för luftfart å tillhoppa 85,000 kronor lämpligen kunde inrymmas å riksstaten utan förfång för andra berättigade intressen. Här om vore statskontoret icke i tillfälle att uttala sig.

*Cheferna för generalstaben, marininstaben och flygvapnet* hava icke haft något att erinra mot den del av de sakkunnigas framställning, varom nu är fråga.

Chefen för generalstaben har särskilt framhållit, att det ur militär synpunkt vore önskvärt, att lufttrafik i första hand komme till utförande inom landet. Beträffande en sådan lufttrafik hade han vid upprepade tillfällen framhållit betydelsen av en linje Stockholm—Luleå. Med hänsyn till den förebragta ekonomiska utredningen ville chefen för generalstaben icke motsätta sig, att förslaget understöd lämnades den civila luftfarten för avsedda ändamål. Förbedelser för lufttrafik inom landet borde omfatta en undersökning icke endast av möjligheterna för de av de sakkunniga föreslagna linjerna utan även av möjligheterna för en linje Stockholm—Luleå. Härvid syntes det av de sakkunniga framlagda förslaget om en huvudsakligen kommunal Norrlandslinje vara värt beaktande.

*Ingenjörsvetenskapsakademien* har anfört bland annat:

Aktiebolaget Aerotransport hade på ett skickligt sätt fyllt uppgiften att inom landet skapa förtroende för den reguljära trafikflygningen. Lufttrafiken såsom den hittills bedrivits hade däremot icke varit av någon verklig betydelse för utvecklandet av en svensk flygteknik och flygindustri, anpassad efter nationella förhållanden. Ej heller syntes sådan ekonomisk erfarenhet hava vunnits, som kunnat motivera en förhoppning om definitiv förbättring mot räntabilitet under den tidsperiod, nu förefintlig flygmateriel användes. En fortsättning av trafikflygningen i den omfattning, som den nu bedreves, och med samma slags materiel syntes ej kunna lämna några ytterligare erfarenheter av väsentligt värde.

Man borde därför närmare utreda möjligheterna för tekniska förbättringar. Genom en dylik utredning borde undersökas, huruvida andra flygplanstyper

med större eller mindre lastkapacitet än de nuvarande skulle kunna ställa i utsikt förbättringar i ekonomiskt hänseende.

Luftfartssakkunniga hade föreslagit trafikering av Helsingforslinjen under två typiska vintermånader. Akademien ansåge detta förslag vara av stor betydelse. Härigenom skulle nämligen värdefulla erfarenheter rörande karakteristiska vinterförhållanden och därmed förknippade problem kunna vinnas. Akademien hade förut framhållit, att vårt land erbjöde såväl trafiktekniska som konstruktiva problem, vilka icke kunde förväntas bli helt lösta genom utländsk verksamhet på området. Ett självständigt systematiskt arbete på lösningen av sådana problem syntes därför ofrånkomligt, om vi skulle kunna tillgodogöra oss den allmänna utveckling, som luftfarten i övrigt underginge.

Luftfartssakkunniga hade även föreslagit en successiv utökning av trafiken på Amsterdamlinjen till att omfatta hela året. En utsträckning året runt av denna trafikflygning komme att lämna nya erfarenheter, som bleve av betydelse för den kommande utvecklingen, särskilt i vad som berörde regelbunden trafik under de klimatologiska förhållanden, som vore att betrakta som mera karakteristiska för vårt land.

*Departemenschefen* har för egen del anfört bland annat följande:

I likhet med det stora flertalet av de hörda myndigheterna och korporationerna delar jag också de sakkunnigas åsikt att, om statens understödjande av luftfarten skall fortvara, tiden nu är inne att verksamheten inriktas på luftfartens utsträckning under längre tidsperioder än hittills med syfte att så fort ske kan komma fram till förbindelsernas upprätthållande under hela året för att uppnå verklig kommersiell nytta särskilt genom regelbunden postbefordring. Den statsfinansiella situationen har emellertid icke medgivit att för fortsatt subvention av regelbunden luftfart räkna med det av de sakkunniga föreslagna beloppet av 700,000 kronor utan har föranlett att för ändamålet kunnat avses endast den nuvarande summan av 500,000 kronor. I detta sammanhang må erinras, att det vid införandet av subvention åt luftfarten räknades med en successiv minskning av subventionsbehovet och att luftfarten, samtidigt med att den åtnjutit subvention enligt de av Kungl. Maj:t och riksdagen beslutade grunderna, erhållit betydligt större bidrag av postmedel än man ursprungligen tänkte sig.

Det återstår då att undersöka, huruvida icke med det sålunda tillgängliga beloppet av 500,000 kronor nu angivna syften åtminstone delvis skola kunna förverkligas.

Enär av de luftfartsleder, vilka trafikeras av aktiebolaget Aerotransport, linjen från Malmö söderut är den för vårt land mest viktiga, kunde tänkas, att Sveriges deltagande i Finlandstrafiken upphörde och den svenska luftfarten inskränktes till leden Malmö—Amsterdam. Genom att det av de sakkunniga för subvention av Finlandslinjen under 8 månader beräknade beloppet av 212,300 kronor inbesparades, skulle det föreslagna understödet till Amsterdamlinjen å 489,800 kronor kunna i sin helhet utgå. En därigenom möjliggjord koncentration av luftfartsrörelsen till Malmö skulle även medföra besparingar i bolagets administration. Sverige har emellertid från början deltagit i luftfarten å Finlandslinjen, och denna är av icke ringa betydelse för det kommersiella och kulturella samarbetet med vårt östra grannland. Då därtill kommer, att trafikfrekvensen å Finlandslinjen under det sistförflutna året visat en glädjande stegring, anser jag mig icke kunna tillråda, att Sveriges deltagande i luftfarten å denna linje upphör, varigenom linjens upprätthållande skulle äventyras.

I stället kan ifrågasättas att anlita den av flera av de hörda myndigheterna anvisade utvägen att låta den från Malmö utgående svenska linjen blott framgå till Hamburg och söka anslutning till därifrån utgående linjer till London och

Paris. Under förutsättning att halva antalet turer mellan Malmö och Hamburg utfördes av ett främmande luftfartsbolag, skulle, genom att sträckan mellan Hamburg och Amsterdam bortfölla, uppstå så stor minskning av subventionsbehovet, att den av de sakkunniga föreslagna utvidgningen av tiden för luftfarten å Finlands- och Amsterdamlinjen kunde genomföras med ett subventionsbelopp av 500,000 kronor. Såsom framgår av den här förut intagna redogörelsen för de sakkunnigas betänkande, hava de sakkunniga på anförda skäl tagit avstånd från omfördälda utväg, och det lär vara ovisst, om erforderligt samarbete kan erhållas för trafikering av enbart sträckan mellan Malmö och Hamburg. Från aktiebolaget Aerotransports ledning har därjämte framhållits, att det i många avseenden vore ofördelaktigt, om det samarbete med det holländska bolaget å leden Malmö—Amsterdam, som under flera år till bolagens ömsesidiga båtnad ägt rum, skulle upphöra. För att göra det möjligt att med det mindre subventionsbeloppet utsträcka luftfarten å de för närvarande trafikerade linjerna utöver de nuvarande perioderna, har bolaget i stället erbjudit sig att söka få främmande luftfartsbolag att fullgöra mer än det av de sakkunniga föreslagna halva antalet turer.

Vidare synes av en inom kommunikationsdepartementet verkställd granskning av de kalkyler, vilka ligga till grund för de sakkunnigas beräkning av subventionsbehovet, framgå att, med iakttagande av största sparsamhet i bolagets förvaltning, kostnaderna för genomförande av det av de sakkunniga framlagda programmet för dagflygning skulle kunna i viss mån nedbringas, och att alltså, även vid en inskränkning i detta program, subventionsbeloppet per flygkilometer kan sänkas något under vad de sakkunniga föreslagit. Härvid må ej heller förbises de betydande ersättningar för postbefordran, med vilka man med hänsyn till ifrågavarande transportmedels stora betydelse för poströrelsen har anledning räkna.

Av vad jag nu anført torde framgå, att även med ett subventionsbelopp av 500,000 kronor möjlighet förefinnes att efter hand utsträcka lufttrafiken till längre tidsperioder än för närvarande.

Innan man kan bestämma, hur länge luftfarten skall under ett år utsträckas, måste underhandlingar äga rum med vederbörande främmande luftfartsbolag. Längden av trafikperioderna är även beroende på, i vad mån bolaget tillföres inkomster av luftbefordrad post, så att statssubventionen per flygkilometer kan minskas. Alldenstund bestämmandet av tiden för luftfarten följaktligen knappast kan ske mer än för ett år i sänder, kan ifrågasättas att med bolaget sluta blott för år gällande avtal. Bolaget har emellertid framhållit, att det är nödvändigt att erhålla kontrakt för den av de sakkunniga föreslagna perioden av fem år, därest bolaget skall kunna rationellt och ekonomiskt ordna sin materialanskaffning och verksamhet i övrigt samt erhålla nödigt kapitaltillskott. I enlighet härmed har bolaget föreslagit att, om endast det lägre subventionsbeloppet erhöles, statsunderstöd skulle utgå under förutsättning att regelbunden luftfart upprätthölles med en tur dagligen i vardera riktningen å linjen Malmö—Amsterdam under *minst* 6 månader och å linjen Stockholm—Helsingfors under *minst* 5 månader per år. Bolaget skulle dock förplikta sig att söka utöka trafikperioderna å respektive linjer ensamt eller genom samtrafikavtal med främmande bolag. Därvid skulle bolaget, när linjen Malmö—Amsterdam är den för Sverige viktigaste, i första hand sträva efter att förbereda införandet av trafik året runt på denna linje. Antalet turer, som skulle utföras av bolaget med egna maskiner och egen personal, skulle utgöra å linjen Malmö—Amsterdam *minst* 180 enkelturer och å linjen Stockholm—Helsingfors *minst* 150 enkelturer per år. Såsom understöd åt bolaget för nämnda trafikprestationer skulle statsverket utbetala för vart och ett av åren 1931—1935 500,000 kronor.



Bolaget har meddelat, att en förutsättning för att bolaget skall kunna åtaga sig nämnda åligganden är, att man följer de riktlinjer beträffande postbefordring med flygplan, som uppdragits av de sakkunniga.

De av de sakkunniga och bolaget anförda skälen för att avtalet bör slutas för en tid av fem år anser jag kunna godtagas. På det att man skall hava garanti för att luftfarten verkligen utsträckes, och att bolaget icke inskränker sig till att bibehålla det nuvarande trafikeringssättet, vilket, såsom av det föregående framgår, icke längre kan anses ändamålsenligt, bör det ankomma på Kungl. Maj:t att årligen, sedan bolaget fört underhandlingar med vederbörande luftfartsbolag, bestämma, huru länge luftfarten under året skall fortgå. Därvid bör läggas till grund en något lägre subvention per flygkilometer än de sakkunniga föreslagit och hänsyn tagas till i vad mån svenska postverket eller utländska postverk förklara sig komma under året låta luftbefordra post.

Därest bolaget ej skulle lyckas att efter underhandlingar med främmande luftfartsbolag i lämplig omfattning utsträcka trafiken, torde detta giva Kungl. Maj:t anledning att uppsäga avtalet och att taga under övervägande, huruvida behövlig utsträckning kan ske på annat sätt. I ett sådant läge synes genom underhandling med utländska luftfartsbolag särskilt böra undersökas, om icke tillfredsställande luftfartsförbindelser med London och Paris kunna uppnås, även om den svenska linjen slutar i Hamburg. Över huvud taget bör Kungl. Maj:t i angivna fall vara oförhindrad att med användande av anslag för understöd, som av riksdagen beviljas, ordna trafiken på för landet mest tillfredsställande sätt. Jag förutsätter att årligen för riksdagen anmäles, hur den regelbundna luftfarten föregående år ägt rum och vilken subvention, som utgått per flygkilometer.

De sakkunniga hava framhållit att, om avtalet slutes med aktiebolaget Aerotransport, som förutsättning borde uppställas, att bolaget genom aktieteckning tillföres nytt kapital om minst 500,000 å 600,000 kronor, så att bolagets sammanlagda kapital kommer att uppgå till omkring 1,000,000 kronor. Till följd av den nedsättning av det av de sakkunniga föreslagna subventionsbeloppet, som måste äga rum, och de ändringar i avtalet, vilka i övrigt ansetts nödvändiga, blir det måhända icke möjligt för bolaget att anskaffa så stort nytt kapital. Detta lär icke heller vara behöfligt, därest bolaget fortfarande liksom hittills erhåller lån ur luftfartslånefonden för anskaffande av flygplan och motorer. Under sådana förhållanden torde ett betydligt mindre kapitaltillskott kunna vara tillfyllest. Däremot böra, innan nytt avtal slutes med bolaget, dess tillgångar av opartisk sakkunnig värderas och aktiekapitalet där-efter nedskrivs till belopp, som motsvarar tillgångarnas verkliga värde.

Jag anser mig alltså böra tillstyrka, att för understöd av regelbunden luftfart för nästa budgetår anvisas ett extra reservationsanslag av 500,000 kronor. Då det nuvarande avtalet med aktiebolaget Aerotransport gäller till utgången av innevarande kalenderår, skulle en del av anslaget användas till understöd enligt detta avtal.

---

Det av de sakkunniga föreslagna avtalet synes i väsentliga delar kunna godtagas.

Det torde icke vara något att erinra mot att den nuvarande detaljerade granskningen av luftfartsmyndigheten före varje utbetalning av statsunderstöd upphör och att preliminära utbetalningar av statsbidrag ske mot attest av den granskningsman, som enligt avtalsförslaget skulle utses av Kungl. Maj:t för att följa bolagets verksamhet. Däremot lär Kungl. Maj:t böra liksom hittills kunna bestämma riktlinjerna för den statsunderstödda luftfarten samt i allmänhet föreskriva åtgärder, som ur det allmännas synpunkt kunna befinnas önskvärda. Det befogade häruti torde framgå av den omständigheten att enligt de kalkyler, som

framlagts av de sakkunniga, omkring 70 procent av det statsunderstödda företagens inkomster härröra av subvention samt ersättning för postbefordran. Sålunda beräkna de sakkunniga, att vid 12 månaders trafik å linjen Malmö—Amsterdam av bolagets hela inkomst 29.3 % komma att inflyta från person- och godstrafik samt 15.7 % av posttrafik och 55 % genom statsunderstöd. Vid 6 månaders trafik bliva motsvarande siffror 24.9 % samt 7.1 % och 68 %. Enligt de sakkunnigas kalkyler skulle vid 8 månaders trafik å linjen Stockholm—Helsingfors 26.7 % av inkomsten härröra från person- och godstrafik samt 10.6 % från posttrafik och 62.7 % från statssubvention. Vid 5 månaders trafik bliva motsvarande siffror 23.6 % samt 5.7 % och 70.7 %.

De sakkunniga hava föreslagit viss begränsning av dispositionsrätten till uppkommande vinst å rörelsen utöver 8 procent av det inbetalade aktiekapitalet. Denna gräns synes lämpligen böra sättas vid sex procent.

Försöksflygningar nattetid för postbefordran.

Under tiden den 30 maj—28 juni 1929 hava försöksflygningar nattetid för postbefordran ägt rum å linjerna Stockholm—Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Amsterdam samt Oslo—Göteborg—Malmö—Köpenhamn—Berlin. Å vardera linjen utfördes 22 turer fram och tillbaka. Vid flygningen å förstnämnda linje användes lantflygplan och mellan Stockholm och Malmö följde flygplanen den kortaste vägen över Småland. Enär någon ordnad lantflygplats icke finnes i Stockholm, skedde start och landning å det omkring 17 kilometer norr om Stockholm belägna Barkarby flygfält.

*Generalpoststyrelsen* har framställt förslag om anordnande under år 1930 av fortsatta försök med nattpostflygningar. Kostnaderna härför — avsedda att täckas av postverket — hava beräknats till 110,000 kronor.

*Departementschefen* har i detta ämne anfört bland annat följande:

Det kan givetvis ifrågasättas, om man bör offra ett så betydande belopp som 110,000 kronor på försök med nattpostflygningar utmed ostkusten — jag erinrar om den av de sakkunniga företrädde meningen, att en blivande nattflygled mellan Stockholm och Malmö bör framgå över land, vilken mening onekligen har vissa skäl för sig. Chefen för marininstaben hävdar emellertid den uppfattningen, att nattluftlinjen bör läggas utmed ostkusten. Med hänsyn till av honom anlagda synpunkter kan det vara av intresse att genom praktiska försök söka utröna möjligheterna att upprätthålla regelbunden nattflygning med sistnämnda linjesträckning. Därtill kommer, att Sveriges deltagande i nattpostflygningar innevarande år uppgives vara en förutsättning för att man skall kunna för nattpostflygning pröva en föreslagen ny linje från Malmö direkt till Hannover, varifrån de redan trafikerade nattflyglederna till London och Paris utgå. Avseende synes även böra fästas vid det av representanter för de nordiska postverken gjorda uttalandet om önskvärdheten att ytterligare försök med nattpostflygningar anordnas sommaren år 1930. Jag finner mig därför böra tillstyrka, att generalpoststyrelsen erhåller det begärda bemyndigandet att träffa avtal med aktiebolaget Aerotransport om utförande av ifrågavarande nattpostflygningar. Till följd av dessa flygningar måste visserligen det i postverkets av Kungl. Maj:t fastställda stat för driftkostnader år 1930 upptagna anslaget för luftpostbefordran å 200,000 kronor överskridas med omkring 50,000 kronor, men detta torde kunna tillåtas, då generalpoststyrelsen anser sig kunna förutse, att besparingar till motsvarande belopp sannolikt kunna göras å andra postbefordringsanslag.

Under den tid nattpostflygningar pågå, blir den post som sändes med dagflygplanen väsentligen minskad till men för dagflygningens ekonomi. Därmed

försvåras möjligheten att, på sätt jag förut antytt, utsträcka tiden för dagflygningarna. Det synes därför vara anledning att, sedan försöksflygningar mellan Stockholm och Malmö natttid såväl över land som längs ostkusten utförts, upphöra med dylika flygningar tills den tid kommer, då anordnandet av regelbundna nattflygningar året runt kan antagas vara omedelbart förestående. För närvarande torde för luftpostbefordran tillgängliga medel bäst användas för möjliggörande av dagtrafikens utsträckning. Det torde varken vara lämpligt för postverket eller fördelaktigt för det statsunderstödda företagens ekonomi, att blott under en del av året samtidigt bedrivs dag- och nattflygningar.

Då riksdagen under en följd av år anvisat understöd till den av Aktiebolaget Aerotransport bedrivna luftfartsverksamheten, har detta skett för att hjälpa bolaget över dess första utvecklingsperiod i förhoppning att statsbidraget så småningom skulle kunna helt bortfalla eller åtminstone efterhand minska. Under sådana förhållanden måste man ställa sig betänksam mot de sakkunnigas förslag, att staten — utöver vissa i utsikt ställda högst betydande kostnader för anläggning av fyrbelysta luftfartsleder m. m. — skulle för sagda femårsperiod binda sig för ett så högt årligt subventionsbelopp som 700,000 kronor.

På linjen Malmö—Amsterdam förutsattes enligt de sakkunnigas förslag övergång från halvårs- till helårstrafik och på linjen Stockholm—Helsingfors den nuvarande trafikens utvidgning från 5 till 8 månader. Trots de betänkligheter, som ur kostnadssynpunkt kunna hysas, måste dock även utskottet — i likhet med det stora flertalet hörda myndigheter, däribland Stockholms, Göteborgs och rikets övriga handelskamrar — anse det sålunda framlagda programmet i stort sett lämpligt utformat. En ökning av flygverksamheten har ansetts vara önskelig för att möjliggöra en rationell drift och så småningom kunna uppnå det läge av full räntabilitet, som bör vara dess självklara mål. Uppmärksammas bör ock de svenska flyglinjernas betydelse för posttrafiken. Framför allt gäller detta leden Malmö—Amsterdam för det fall att den, såsom avsikten är, upprätthålles året runt. Enligt vad utskottet inhämtat, är det nuvarande svenska utlandsportot osedvanligt högt i förhållande till vad enligt gällande konvention i allmänhet må utgå. Viss fara föreligger för att krav kunna resas på en sänkning av ifrågavarande svenska utlandsporto. Till gendrivande av dessa krav har ansetts vara av värde att kunna åberopa de uppoffringar, som från svensk sida göras för att genom reguljära utländska luftfartsförbindelser, upprätthållna under svåra klimatiska förhållanden och med stora kostnader, åstadkomma en snabb postbefordran.

Utskottet har dock ansett sig böra undersöka, huruvida ej denna plan kan låta sig genomföras utan en så stor höjning av nu utgående anslag som den av de sakkunniga förutsatta eller från 500,000 till 700,000 kronor. I detta avseende får utskottet erinra, att enligt en inom kommunikationsdepartementet företagen granskning av de sakkunnigas kalkyler en nedsättning av subventionsbehovet ansetts möjlig. Enligt vad utskottet inhämtat, torde den av de sakkunniga framlagda planen kunna åtminstone i huvudsak genomföras även med en nedsättning av anslagsbeloppet från 700,000 kronor till 600,000 kronor.

I likhet med vissa i ärendet hörda luftfarts- och även sjöfartssammanslut-

*Utskottets  
yttrande.*

ningar har utskottet ej kunnat undgå att uppmärksamma, att vid genomförandet av de sakkunnigas flygprogram de svenska luftlinjerna skulle komma att så gott som helt gå fram över utländskt territorium, medan å andra sidan ombesörjandet av flygningen å de svenska luftledningarna skulle få ankomma å utländska företagare. Detta har visserligen motiverats av nödvändigheten att med det begränsade subventionsbelopp, som står till förfogande, inskränka den svenska trafiken till de för vårt lands vidkommande viktigaste utlandsförbindelserna. Som ett betydelsefullt nationellt framtidsintresse måste dock enligt utskottets mening framstå, att även den inhemska flygtrafiken kan utvecklas. Utskottet vill emellertid förutsätta, att såväl myndigheterna som vederbörande svenska flygföretag hava sin uppmärksamhet riktad på denna angelägenhet. Särskilt måste vid uppgörandet av planerna för samarbetet med de utländska flygföretag, som trafikera våra inomlandslinjer, största avseende fästas vid att nämnda trafik uppfyller skäligen anspråk i fråga om regelbundenhet, flygtider samt lämpliga anslutningar till övriga luftlinjer m. m.

Till sist vill utskottet framhålla vikten av att vid slutande av avtal med vederbörande flygföretag det tillses, att detta förfogar över tillräckligt kapital för rörelsens bedrivande.

Med tillstyrkande alltså att ovan angivna belopp av 600,000 kronor nu anvisas och med förmålan därjämte att propositionen, i de delar densamma påkallar något riksdagens beslut, i övrigt ej givit utskottet anledning till erinran, hemställer utskottet,

att riksdagen må, i anledning av förevarande proposition och de av herrar Nilsson i Malmö m. fl. samt Anderson i Råstock m. fl. väckta motionerna (I: 249 och II: 411), för budgetåret 1930/1931 anvisa

- |  |                |   |
|--|----------------|---|
| a) till <i>understöd av regelbunden luftfart</i> ett extra reservationsanslag av .....   | 600,000 kronor |   |
| b) till <i>undersökning och kostnadsberäkning av en nattflygled Malmö—Göteborg—norska gränsen</i> ett extra reservationsanslag av .... | 5,500          | » |
| c) för <i>biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart</i> ett extra anslag av .....   | 11,600         | » |
| d) för <i>extra besiktningar av luftfartyg</i> ett extra anslag av .....   | 1,000          | » |
| e) till <i>väderlekstjänst för luftfarten</i> ett extra anslag av .....  | 20,900         | » |
| samt   |                |   |
| f) till <i>telegramkostnader för väderlekstjänst för luftfarten</i> ett extra förslaganslag av .....                                   | 7,000          | » |

Stockholm den 20 maj 1930.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius, A. C. Lindblad, J. L. Widell, O. Bergqvist, J. Nilsson* i Malmö, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *E. J. G. Rosén, K. V. Rydén, E. A. Lundell, C. G. V. Hammarskjöld, J. G. Walles* och *I. Hj. E. Pauli*;

från a n d r a kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *O. Olsson* i Kullenbergstorp, *P. M. Olsson* i Blädinge, *A. Å:son Törnkvist* i Karlskrona, *B. F:son Holmgren, J. Olofsson* i Digernäs, *O. Nilsson* i Örebro, *S. Persson* i Fritorp, *A. Danielsson, K. S. V. Ward, F. V. Sandwall* och *C. J. Högström*.

### Reservationer:

1:o av herrar *Lindblad, Nilsson* i Malmö, *Rydén, Hammarskjöld, Walles, Pauli, Anderson* i Råstock, *Törnkvist* i Karlskrona, *Holmgren, Nilsson* i Örebro, *Ward* och *Högström*, vilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Då riksdagen — — — 700,000 kronor.

På linjen — — — postbefordran.

I likhet med — — — luftlinjen m. m.

Med tillstyrkande alltså att det av motionärerna föreslagna beloppet 700,000 kronor nu anvisas och — — — hemställer utskottet,

att riksdagen må, i anledning av förevarande proposition och de av herrar *J. Nilsson* i Malmö m. fl. samt *Anderson* i Råstock m. fl. väckta motionerna (I: 249 och II: 411), anvisa

a) till *understöd av regelbunden luftfart* ett extra reservationsanslag av 700,000 kronor,

b) — — —,

c) — — —,

d) — — —,

e) — — —,

f) — — —»;

2:o) av herrar *Nilsson* i Gränebo och *Olsson* i Kullenbergstorp, vilka ansett, att utskottet bort tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts proposition;

3:o) av herr *Rosén*.