

## Nr 29.

Ankom till riksdagens kansli den 6 mars 1931 kl. 3 e. m.

*Utlåtande i anledning av vissa av Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag till luftfartsväsendet m. m. jämte i ämnet väckta motioner.*

(4:e avd.)

1:o) Uti den till riksdagen den 3 januari 1931 avlåtna propositionen angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1931/1932 har Kungl. Maj:t i avseende & sjätte huvudtiteln, innefattande anslagen till kommunikationsdepartementet, föreslagit riksdagen (punkt 33 av det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag) att dels till understöd av regelbunden luftfart för budgetåret 1931/1932 anvisa ett extra reservationsanslag av 600,000 kronor; dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med det i statsrådsprotokollet återgivna förslaget till avtal mellan svenska staten och bolag, som erhåller understöd för idkande av regelbunden luftfart, träffa avtal om uppehållande av sådan luftfart.

Understöd  
av regel-  
bunden  
luftfart.  
[33.]

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 109—125 av åberopade statsrådsprotokollet.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 84, av herr *J. Nilsson* i Malmö, och den andra inom andra kammaren, nr 138, av herr *A. Anderson* i Råstock, har hemställts, att kontraktet med Aktiebolaget Aerotransport baseras på 700,000 kronors årligt understöd, samt att till understöd av regelbunden luftfart för budgetåret 1931/1932 anvisas ett extra reservationsanslag av 650,000 kronor.

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

För innevarande budgetår har till understöd av regelbunden luftfart anvisats ett extra reservationsanslag av 600,000 kronor.

I propositionen nr 112 till 1930 års riksdag angående understöd av regelbunden luftfart m. m. meddelade föredragande departementschefen, att tillkallade sakkunniga föreslagit, att för upprätthållande av regelbunden luftfart å leden Malmö—Amsterdam under 12 månader och å leden Stockholm—Helsingfors under 8 månader skulle under fem år anvisas ett belopp av 700,000 kronor för år. Den statsfinansiella situationen hade emellertid icke

medgivit att för fortsatt subvention av regelbunden luftfart räkna med det av de sakkunniga föreslagna beloppet utan hade föranlett, att för ändamålet kunde avses endast den dåvarande summan av 500,000 kronor. För att göra det möjligt att med det mindre subventionsbeloppet utsträcka luftfarten å de för närvarande trafikerade linjerna Malmö—Amsterdam och Stockholm—Helsingfors hade aktiebolaget Aerotransport erbjudit sig att söka få främmande luftfartsbolag att fullgöra mer än det av de sakkunniga föreslagna halva antalet turer.

I två lika lydande motioner, väckta den ena inom första kammaren och den andra inom andra kammaren, hemställdes om sådan ändring av § 2 i det i propositionen intagna förslaget till kontrakt mellan staten och vederbörande luftfartsbolag, att trafikperioden bestämdes till 12 månader å linjen Malmö—Amsterdam och till 8 månader å linjen Stockholm—Helsingfors, samt att den årliga subventionssumman höjdes till 700,000 kronor.

I skrivelse den 28 maj 1930 (nr 298) uttalade riksdagen, bland annat, att riksdagen ansåge det av de sakkunniga framlagda programmet i stort sett lämpligt utformat. Riksdagen anförde emellertid tillika, att, enligt vad vederbörande utskott inhämtat, den av de sakkunniga framlagda planen syntes åtminstone i huvudsak kunna genomföras, även med en nedsättning av anslagsbeloppet från 700,000 kronor till 600,000 kronor. Ytterligare anförde riksdagen bland annat följande:

I likhet med vissa i ärendet hörda luftfarts- och även sjöfartssammanslutningar har riksdagen 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 luftlederna 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 riksdagens mening framstå, att även den inhemska flygtrafiken kan utvecklas. Riksdagen 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.

Slutligen framhöll 1930 års riksdag vikten av att vid slutande av avtal med vederbörande flygföretag det tillsåges, att detta förfogade över tillräckligt kapital för rörelsens bedrivande. I anslutning härtill anmäldes i skrivelsen, att riksdagen till understöd av regelbunden luftfart för budgetåret 1930/1931 anvisat ett extra reservationsanslag av 600,000 kronor.

I skrivelse den 1 september 1930 har *aktiebolaget Aerotransport* anfördt:

Med anledning av riksdagens uttalande att vederbörande flygföretag borde förfoga över tillräckligt kapital för rörelsens bedrivande hade bolaget förhandlat med vissa finanskretsar inom landet om aktieteckning, och dessa hade ställt i utsikt att delta i en nyemission, under förutsättning att

bolaget erhöle 700,000 kronor i årlig subvention. Det hade sålunda visat sig, att något deltagande med svenskt kapital i bolagets framtida utveckling icke vore att påräkna vid en årlig subvention av 600,000 kronor, enär man ansett, att visserligen genom inskränkning i flygprogrammet riskerna för kapitalförluster kunde minskas, men att man då samtidigt med mycket större säkerhet även minskade utsikterna till att driften så småningom bleve räntabel. Dels ökades kostnaderna per flygkilometer, dels vunne man icke den flygtrafikens popularisering, som man ansåge särskilt skulle främjas av att flygtrafiken komme att fortgå regelbundet största möjliga del av året. Dessa krav på en betryggande subvention vore fullt befogade, då det icke funnes några möjligheter att på det stadium lufttrafiken nu befunne sig bedriva luftfart i den utsträckning, som påfordrades av riksdagen, med en årlig subvention av 600,000 kronor. Att utföra helårstrafik med en årlig subvention av 700,000 kronor fordrade redan detta den största sparsamhet i organisationen och innebure en årlig trafikfrekvens, betydligt större än den, som nu ernåddes av flygbolagen. Detta hade ävenledes med skärpa framhållits av luftfartsmyndighetens tekniske sakkunnige.

Med anledning av vad sålunda anförts har aktiebolaget Aerotransport anhållit, att det årliga subventionsbeloppet måtte bestämmas till 700,000 kronor

I ärendet hava utlåtanden avgivits av kommerskollegium, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen och statskontoret samt av cheferna för generalstaben, marininstaben och flygvapnet.

*Departementschefen* har för egen del i ärendet anført följande:

Till en början vill jag framhålla, att jag, liksom gjordes i propositionen nr 112 till 1930 års riksdag, vid förevarande spörsmåls bedömande utgår från att den regelbundna luftfarten fortfarande kommer att drivas av aktiebolaget Aerotransport.

I sitt betänkande hava luftfartssakkunniga uttalat, att kontrakt om statsunderstöd blott borde avslutas med bolag, som besutte ett avsevärt eget kapital. Liknande synpunkt har gjorts gällande av riksdagen, som i sin förenämnda skrivelse framhållit vikten av att vid avslutande av avtal med vederbörande flygföretag tillsåges, att detta förfogade över tillräckligt kapital för rörelsens bedrivande.

I enlighet med de sålunda gjorda uttalandena har aktiebolaget Aerotransport fört förhandlingar med vissa finansmän rörande möjligheten att medelst aktie-teckning tillföra bolaget nytt kapital. Såsom villkor för sådant kapitaltillskott har därvid uppställts den fordran, att statssubventionen bestämes till sådant belopp, att det av de sakkunniga framlagda programmet kan genomföras, d. v. s. att aktiebolaget Aerotransport kan till hälften deltaga i lufttrafik under hela året å linjen Malmö—Amsterdam och under åtta månader å linjen Stockholm—Helsingfors. Enär ett deltagande i trafiken i denna utsträckning icke visat sig möjligt med det av riksdagen anvisade beloppet av 600,000 kronor för år och kapitaltillskott för den skull icke nu stått att erhålla, har kontrakt med aktiebolaget Aerotransport i enlighet med det förslag, som förelades 1930 års riksdag, ej kunnat avslutas, utan har det ursprungliga kontraktet med bolaget förlängts till den 1 juli 1931, för att frågan om statsunderstöd under en ny period måtte kunna ånyo underställas riksdagens prövning.

I likhet med de sakkunniga och flertalet av de före avlåtandet av propositionen till 1930 års riksdag hörda myndigheterna anser jag, att tiden är inne att utsträcka trafiken å linjen Malmö—Amsterdam till att omfatta hela året. Endast därigenom blir denna luftfartsled till verklig nytta för samfärdseln och särskilt för postbefordringen samt möjliggöres för vederbörande

luftfartsföretag att genom bättre utnyttjande av personal och materiel småningom uppnå full räntabilitet. Samma skäl tala även för en förlängning i enlighet med de sakkunnigas förslag av luftfarten å linjen Stockholm—Helsingfors.

I propositionen till 1930 års riksdag meddelades, att av en inom kommunikationsdepartementet verkställd granskning av de kalkyler, vilka låge till grund för de sakkunnigas beräkning av subventionsbehovet, framginge att, med iakttagande av största sparsamhet i bolagets förvaltning, kostnaderna för genomförande av det av de sakkunniga framlagda programmet för dagflygningen skulle kunna i viss mån nedbringas. Kommerskollegium har, såsom framgår av den förut lämnade redogörelsen, efter att hava tagit del av berörda kalkyler uttalat, att inkomsten av postbefordringen borde kunna höjas med omkring 40.000 kronor och vissa utgiftsposter minskas med tillhoppa 22,700 kronor. Omförmälda ökning av inkomsterna för postbefordringen blir dock möjlig blott under förutsättning att den av de sakkunniga beräknade postersättningen för dagflygningen utgår, även om under tiden för försökspostflygning nattetid de postmängder, som sändas med dagflygplanen, betydligt minskas. Generalpoststyrelsen, som har för avsikt att innevarande år utsträcka nattpostflygningen till fyra månader, har emellertid ställt i utsikt att den av de sakkunniga beräknade gottgörelsen för dagpostbefordran ändock skall utbetalas. Vid bestämmande av subventionsbeloppet torde man alltså kunna taga hänsyn till de av kommerskollegium sålunda jämkade kalkylerna beträffande inkomster och utgifter. Däremot lär man icke, såsom järnvägsstyrelsen ansett, kunna tillmäta den på senare tiden inträffade stegringen av penningvärdet någon nämnvärd betydelse för subventionsfrågans bedömande. Det förhåller sig nämligen så, att materialpriset på det flygtekniska området huvudsakligen bestämmes av konstruktionens beskaffenhet och föga påverkas av konjunkturläget. I fråga om bränslet har visserligen under senaste tiden en prissänkning ägt rum, vilken närmast torde vara att hänföra till viss för närvarande rådande konkurrens på området. För en femårsperiod lär man dock knappast böra bygga kalkylerna på en dylik prisändring, vars varaktighet icke kan förutsägas. Att på grund härav med luftfartsföretaget träffa avtal endast för kortare tid torde icke låta sig göra, därest företaget skall kunna erhålla erforderligt nytt kapital.

Även om vissa här förut omförmälda faktorer tyda på, att det av de sakkunniga föreslagna programmet i och för sig bör kunna genomföras även med något mindre subventionsbelopp än de sakkunniga tänkt sig, finnas emellertid, såsom aktiebolaget Aerotransport erinrat och jag i det föregående återgivit, vissa omständigheter, vilka peka i motsatt riktning och från vilka man icke lär kunna bortse. För att understödet — med vidhållande av synpunkten att rörelsen i sitt nya skede bör starta med betryggande ekonomiska förutsättningar — i någon väsentligare mån skall kunna nedsättas under det av de sakkunniga föreslagna beloppet, synes det knappast kunna undgås att bereda aktiebolaget Aerotransport av nämnda omständigheter betingad skäligen kompensation. I en till kommunikationsdepartementet ingiven promemoria har bolaget i sådant syfte gjort framställning om vissa ändringar i det av de sakkunniga framlagda kontraktsförslaget, varigenom bolaget skulle beredas en del lättnader i villkoren. Av skäl, som vid behandlingen av kontraktsförslaget skola närmare angivas, är jag beredd att i huvudsak tillstyrka vad sålunda föreslagits. Vidare har man vid finansplanens bedömande att taga hänsyn till den minskade utgift, som uppstår, därest bolaget, såsom redan i det för förra årets riksdag framlagda förslaget till avtal förutsattes, icke skulle vara skyldigt att enligt de sakkunnigas förslag alltid för linjetrafiken använda tremotoriga flygplan, utan, då omständigheterna därtill föranleda, få insätta något av sina enmotoriga flygplan. Härigenom skulle bolaget kunna någon tid uppskjuta inköpet av ett

nytt tremotorigt flygplan, varigenom vinnes viss minskning i den årliga utgiften för amortering. Tages slutligen även i beaktande den avskrivning av aktiebolaget Flygmateriels skuld till luftfartslånefonden, som jag, på sätt längre fram närmare omnämnes, anser mig kunna förorda, måste en subvention av 650,000 kronor anses fullt motsvara det av de sakkunniga avsedda understödet, vilket under då i beräkning tagna förutsättningar sattes till 700,000 kronor. Jag anser följaktligen, att bolaget bör i det blivande avtalet tillförsäkras ett årligt understöd av 650,000 kronor mot skyldighet att fullgöra det av de sakkunniga föreslagna programmet, dock med de lättnader i vissa hänseenden, för vilka jag vid behandlingen i det följande av kontraktsfrågan får tillfälle redogöra. Enär till följd av att lufttrafiken under senare delen av år 1930 endast uppehållits å Amsterdamlinjen något mer än tre månader och å Helsingforslinjen tre månader samt luftfarten under innevarande år icke är avsedd att börja å den förstnämnda linjen förrän den 15 mars och å den senare linjen förrän den 1 maj, komma å det för löpande budgetår anvisade reservationsanslaget å 600,000 kronor till understöd av regelbunden luftfart besparingar att uppstå till sådant belopp, att till ändamålet för nästa budgetår även med nu föreslagen subvention behöver anvisas allenast enahanda summa av 600,000 kronor.

Jag vill i detta sammanhang framhålla att, därest aktiebolaget Aero-transport icke skulle lyckas erhålla erforderligt nytt kapital, Kungl. Maj:t bör vara oförhindrad att med användande av det anslag, som må av riksdagen för ifrågavarande ändamål beviljas, ordna trafiken på för landet mest tillfredsställande sätt.

Departementschefen har i förevarande sammanhang framlagt förslag till avtal med det statsunderstödda företaget. I avseende å bestämmelserna om lufttrafikens omfattning har departementschefen därvid erinrat, att luftfarts-sakkunniga intagit föreskrift om att statsunderstöd skulle utgå under förutsättning att regelbunden luftfart upprätthölles med en tur dagligen i vardera riktningen å linjen Malmö—Amsterdam under hela året och å linjen Stockholm—Helsingfors under åtta månader. För år 1931, betraktat såsom övergångsår, finge enligt de sakkunnigas förslag trafiken å Amsterdamlinjen begränsas till tio månader. I anslutning härtill anför departementschefen följande:

Aktiebolaget Aero-transport har nu hemställt att i kontraktet måtte bestämmas, att tiden till och med den 31 december 1932 skall betraktas såsom övergångstid, varunder trafiken må begränsas enligt närmare bestämmelser av Kungl. Maj:t, och att efter den 1 januari 1933 trafiken skall upprätthållas i full utsträckning, såvida icke Kungl. Maj:t annorlunda förordnar. Det är bolagets avsikt att trafiken å Amsterdamlinjen skall under innevarande år fortgå till början eller mitten av november samt att under år 1932 luftfarten skall å samma linje upprätthållas tio månader. Därefter skall trafiken fortgå hela året om. För att detta skall bli möjligt är det dock nödvändigt, att de tillämnade och delvis redan påbörjade fyrlederna över Danmark och Tyskland bli färdiga. Skulle så mot förmodan icke bli förhållandet, bör enligt bolagets förslag Kungl. Maj:t hava möjlighet att ytterligare förlänga övergångstiden. Vad angår Finlandslinjen hemställer bolaget icke om någon avkortning av trafikperioden. Under år 1931 skulle luftfarten dock måhända sluta redan i början av oktober.

Mot vad sålunda föreslagits ifråga om luftfarten å Amsterdamlinjen har jag intet att erinra.

Departementschefen har vidare under förevarande punkt redogjort för en uppkommen fråga om villkoren för förnyad upplåtelse av mark till flygplats i Malmö, varvid förutsatts, att ifrågavarande mark skulle fortfarande utan avgift upplåtas till vederbörande flygbolag.

*Utskottets  
yttrande.*

Vid sin prövning av ärendet har utskottet ej kunnat undgå att uppmärksamma den svaga ekonomiska ställning, som aktiebolaget Aerotransport för närvarande har. En rekonstruktion av bolaget är emellertid avsedd att under närmaste tiden äga rum, varvid ställts i utsikt att nytt kapital tillföres bolaget. Det ytterligare kapitalbehovet lär, enligt vad som vid utskottets behandling av ärendet framkommit, ej kunna skattas till lägre belopp än 500,000 kronor.

Under förutsättning att en dylik rekonstruktion av bolaget åstadkommes samt att härvid nytt kapital till nyssnämnda belopp av minst 500,000 kronor insättes i företaget, vill utskottet tillstyrka, att avtal för en femårsperiod slutes med bolaget på i huvudsak de villkor, som av Kungl. Maj:t föreslagits. Särskilt avseende har utskottet härvid fäst vid den i avtalsförslaget intagna bestämmelsen om rätt för Kungl. Maj:t att, därest ej verksamheten tillfredsställande handhaves, uppsäga avtalet. Utskottet vill framhålla angelägenheten av en i möjligaste mån effektiv kontroll över bolagets ekonomiska förvaltning med aktgivande i all synnerhet på att bolagets personalorganisation lämpligt begränsas och anpassas efter föreliggande arbetsuppgifter samt att tillbörlig varsamhet i övrigt iakttages i fråga om bolagets ansågs gifter av olika slag.

I anslutning härtill tillstyrker utskottet likaledes Kungl. Maj:ts förslag om anslags anvisande. För nästkommande budgetår skulle härvid stå till förfogande ett subventionsbelopp av 650,000 kronor, nämligen dels ett riksstatsanslag å 600,000 kronor, dels ock vissa å tidigare beviljade anslagsmedel beräknade besparingar till belopp av 50,000 kronor.

Det motionsvis framställda yrkandet om ökning av det årliga understödsbeloppet till 700,000 kronor kan utskottet alltså icke biträda. Erinras må, att redan subventionens bestämmande till det av departementschefen föreslagna beloppet 650,000 kronor innebär en höjning med 50,000 kronor i förhållande till den summa av 600,000 kronor, varmed understödet vid 1930 års riksdag ansågs böra utgå.

På sätt i det följande under punkt 10:o) närmare omförmäles, skulle härtill komma ytterligare statliga uppoffringar för avskrivning av viss Aktiebolaget Flygmateriels skuld till luftfartslånefonden.

Skulle ej aktiebolaget Aerotransport lyckas åstadkomma en kontant kapitalinsats till ovanstående belopp, bör, på sätt i statsverkspropositionen förutsättes, Kungl. Maj:t vara oförhindrad föranstalta om lufttrafikens organisation på annat lämpligt sätt.

Vid bifall till Kungl. Maj:ts förslag skulle den svenska flygtrafiken åtminstone under den närmaste tiden bliva i huvudsak inriktad på de båda utlandsförbindelserna Malmö—Amsterdam samt Stockholm—Helsingfors. I

anledning härav förändrades utskottet — i anslutning till 1930 års riksdags ovan återgivna uttalanden — ytterligare erinra om önskvärdheten av att såväl myndigheterna som vederbörande flygföretag hava sin uppmärksamhet riktad på möjligheten av att utveckla jämväl en flygtrafik över inhemska luftlinjer.

Under återopande av vad utskottet sålunda anfört, får utskottet hemställa,

att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag och med avslag å de av herrar Nilsson i Malmö och Anderson i Råstock i ämnet väckta motionerna I: 84 och II: 138, i vad de skilja sig från Kungl. Maj:ts förslag, må

a) till *understöd av regelbunden luftfart* för budgetåret 1931/1932 anvisa ett extra reservationsanslag av 600,000 kronor;

b) bemyndiga Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med det i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 3 januari 1931 återgivna förslaget till avtal mellan svenska staten och bolag, som erhåller understöd för idkande av regelbunden luftfart, träffa avtal om uppehållande av sådan luftfart.

2:o) Kungl. Maj:t har (punkt 34) föreslagit riksdagen att till radiotjänst för luftfarten för budgetåret 1931/1932 anvisa ett extra anslag av 40,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 129 - 133 av återopade statsrådsprotokollet.

Radiotjänst  
för luft-  
farten.

[34.]

I propositionen nr 112 till 1930 års riksdag yttrade departementschefen, att, om också åtskilliga skäl kunde anföras för bifall till de sakkunnigas förslag angående fri radiotjänst för luftfarten, han dock ansåge sig, med hänsyn till nödvändigheten att begränsa statens utgifter, icke kunna tillstyrka anvisandet av det av de sakkunniga föreslagna anslaget.

Under det sist förflutna året hava krav ånyo framställts på att staten måtte tillhandahålla fri radiotjänst för luftfarten. Sålunda har *aktiebolaget Aerotransport* i sin förenämnda skrivelse den 1 september 1930 hemställt, att radiotjänsten för luftfarten måtte bli avgiftsfri, samt erinrat om att i utlandet radiotjänst i allmänhet utan avgift tillhandahölls den regelbundna luftfarten. Avsaknaden i Sverige av liknande anordning hade, förutom att bolaget därigenom åsamkades dryga kostnader, lett till vissa svårigheter, enär bolaget för betjäning av främmande luftfartsföretag i Sverige nödgats debitera även kostnad för radiotjänst, vilket medfört, att man i utlandet, ehuru radiotjänsten där vore fri, påfört aktiebolaget Aerotransport extra avgifter såsom kompensation.

I överensstämmelse med luftfartsakkunnigas mening skulle vederbörande flyghamnar tillhandahålla för radioanläggningarna erforderliga lokaler samt mark, kraft, belysning, uppvärmning och städning. Statsverket skulle där- emot ersätta telegrafverket, som betjänar radioanläggningarna, dels hyra för

anläggningarna, beräknad till 14,100 kronor, dels kostnader för avlöning av radiotelegrafister (3 i Malmö, 1 i Stockholm och 1 i Kalmar), beräknade till 24,000 kronor och dels möjligen något mindre belopp för övriga omkostnader, eller sammanlagt omkring 40,000 kronor.

Utskottets  
yttrande.

Utskottet har ej velat motsätta sig Kungl. Maj:ts förevarande förslag. Utskottet förutsätter emellertid att jämväl Göteborg i erforderlig utsträckning kan beredas liknande radiotjänst.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må till *radiotjänst för luftfarten* för budgetåret 1931/1932 anvisa ett extra anslag av 40,000 kronor.

Instrument-  
utrustning  
och försök  
med instru-  
mentflyg-  
ning.

3:o) Kungl. Maj:t har (punkt 35) föreslagit riksdagen att till instrumentutrustning och försök med instrumentflygning för budgetåret 1931/1932 anvisa ett extra reservationsanslag av 20,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 133 och 134 av åberopade statsrådsprotokollet.

[35.]

I fråga om instrumentflygning har *aktiebolaget Aerotransport* i sin skrivelse den 1 september 1930 angående fortsatt subvention m. m. anfört följande:

För att vid helårstrafik kunna upprätthålla trafiken med tillfredsställande regularitet är bolaget nödsakat inköpa instrument, vilka möjliggöra flygning i dimma och genom moln. Bolagets förare måste dessutom öva sig i begagnandet av dessa instrument och bliva vana vid s. k. blindflygning. Då den regelbundenhet, som enligt avtal skall upprätthållas å bolagets linjer, med nära 10 procent överstiger den, som nu å europeiska flyglinjer ernås, kommer regulariteten och säkerheten, för den händelse den icke skulle kunna genomföras i nyssnämnda utsträckning, att avsevärt försämra trafikens räntabilitet. Inköp av dylika instrument jämte övningar i blindflygning innebära dock för bolaget så betungande utgifter, att, om desamma ensamt skola bäras av bolaget, dessa inköp och övningar icke torde kunna förverkligas. Luftfartssakkunniga hade även med hänsyn härtill föreslagit ett anslag av 25,000 kronor för inköp av instrument och för blindflygning.

Aktiebolaget Aerotransport har i anslutning härtill hemställt, att till instrumentutrustning och försök med dimflygning måtte för budgetåret 1931/1932 anvisas 25,000 kronor.

I sitt över bolagets framställning avgivna utlåtande har *statskontoret* framhållit, att frågan om anslag till instrumentutrustning och försök med instrumentflygning varit föremål för Kungl. Maj:ts prövning i samband med övriga anslag för flygtrafiken under innevarande budgetår utan att skäl därvid befunnits föreligga att framlägga förslag till riksdagen om beviljande av medel för ändamålet. Några nya skäl ledande till annan ståndpunkt i frågan ansåge statskontoret ej hava blivit förebragta.

*Kommerskollegium* har icke haft något att erinra mot bolagets framställning i denna del.

Utskottets  
yttrande.

Frågarvarande anslag — till instrumentutrustning och försök med instrumentflygning — avser att förbättra metoderna för flygplanens navigering



samt därmed också att öka trafiksäkerheten. Med tanke särskilt på de klimatiska svårigheter, varmed flygningen å de svenska luftlederna är förknippad, i all synnerhet under vinterhalvåret, har utskottet ej velat motsätta sig beviljande av detta anslag.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må till *instrumentutrustning och försök med instrumentflygning* för budgetåret 1931/1932 anvisa ett extra reservationsanslag av 20,000 kronor.

4:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 36) hemställer utskottet,

att riksdagen må

a) till *belysningsanordningar å Bulltofta flygplats* för budgetåret 1931/1932 anvisa ett extra reservationsanslag av 5,000 kronor;

b) medgiva, att besparingar, som kunna uppstå å anslaget, må användas till expeditiionsplattform å omförmälda flygplats.

Belysnings-  
anordningar  
å Bulltofta  
flygplats.

[36.]

5:o) Kungl. Maj:t har (punkt 38) föreslagit riksdagen att till bidrag till uppförande av en hangar vid Stockholms stads flyghamn vid Lindarängen för budgetåret 1931/1932 anvisa ett extra reservationsanslag av 94,000 kronor.

Hangar vid  
Stockholms  
stads flyg-  
hamn.

[38.]

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 147 och 148 av åberopade statsrådsprotokollet.

I skrivelse den 16 maj 1929, nr 179, har riksdagen anmält, att riksdagen beslutat, att för uppförande av en hangar och en lyftkran vid Stockholms stads flyghamn vid Lindarängen skulle utgå statsbidrag motsvarande halva kostnaden, dock högst med 244,000 kronor, samt för berörda ändamål för budgetåret 1929/1930 anvisat ett extra reservationsanslag av 50,000 kronor. Därefter har 1930 års riksdag till det beslutade statsbidraget för budgetåret 1930/1931 anvisat ytterligare 100,000 kronor.

*Departementschefen* har för egen del anfört följande:

»Ifrågavarande hangar är nu färdig med undantag av värmeledningen, och kostnaden lär komma att hålla sig omkring den beräknade summan eller 488,000 kronor. Det av Stockholms stads flyghamnsstyrelse begärda beloppet av 94,000 kronor, utgörande återstoden av statsbidraget under förutsättning att hangaren kostar minst 488,000 kronor, torde alltså böra anvisas. Därest, sedan hangaren blivit fullt färdig och räkenskaperna av byggnadsstyrelsen granskats, styrelsen skulle finna, att verkliga kostnaden för hangaren med tillhörande lyftanordningar understiger 488,000 kronor, kommer statsbidraget att minskas med hälften av det belopp, varmed kostnaden understiger den beräknade.»

Under hänvisning till vad departementschefen i ärendet anfört, får utskottet tillstyrka Kungl. Maj:ts förevarande förslag. I detta sammanhang har utskottet emellertid ej kunnat undgå att uppmärksamma, att i det in-

Utskottets  
yttrande.

gångna avtalet mellan staten och Stockholms stad staten ej förbehållits någon rätt till gottgörelse, för fall att hangaren mot ersättning upplåtes för annat ändamål.

Utskottet hemställer.

att riksdagen må till *bidrag till uppförande av en hangar vid Stockholms stads flyghamn vid Lindarängen* för budgetåret 1931/1932 anvisa ett extra reservationsanslag av 94,000 kronor.

Väderleks-  
tjänst för  
luftfarten.

[39.]

6:o) Kungl. Maj:t har (punkt 39) föreslagit riksdagen att till väderlektjänst för luftfarten för budgetåret 1931/1932 anvisa ett extra anslag av 36,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 149—154 av åberopade statsrådsprotokollet.

För budgetåret 1930/1931 har riksdagen till väderlektjänst för luftfarten anvisat ett extra anslag av 20,900 kronor.

För ifrågavarande ändamål har av *statens hydrografisk-meteorologiska anstalt* begärts ett belopp av 46,436 kronor för budgetåret 1931/1932.

*Departementschefen* har för egen del ansett en begränsning till 36,000 kronor möjlig. En tillförlitlig väderlektjänst vore dock nödvändig för att tillgodose säkerheten vid luftfarten. Uppenbart vore också, att ökade krav ställas på väderlektjänsten, då flygningen utsträcker till de ur klimatisk synpunkt mindre gynnsamma årstiderna. Det syntes därför under alla förhållanden oundgängligt, att en jämförelsevis betydande ökning av de förberörda ändamål avsedda medlen vidtoges.

Utskottets  
yttrande.

I det av Kungl. Maj:t äskade beloppet av 36,000 kronor ingår en summa av 3,424 kronor för väderlektjänst vid Kalmar flyghamn, varav 2,584 kronor belöpa å dagflygningen och 840 kronor å nattpostflygningarna. Enligt vad utskottet inhämtat, synes emellertid numera mindre sannolikt, att någon dagflygning vid Kalmar flyghamn under närmaste tiden skall äga rum, vadan man alltså ej skulle behöva räkna med behovet av väderlektjänst för detta ändamål. Utskottet har på grund härav ansett anslagsbeloppet kunna ned sättas från av Kungl. Maj:t äskade 36,000 kronor med 2,500 kronor till 33,500 kronor.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må till *väderlektjänst för luftfarten* för budget året 1931/1932 anvisa ett extra anslag av 33,500 kronor.

Telegram-  
kostnader för  
väderleks-  
tjänst för  
luftfarten.

[40.]

7:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 40) får utskottet hem ställa,

att riksdagen må, i likhet med vad för innevarande budgetår ägt rum, till *telegramkostnader för väderlektjänst för luftfarten* för budgetåret 1931/1932 anvisa ett extra förslagsanslag av 7,000 kronor.

8:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 41) får utskottet hemställa,

att riksdagen må, i likhet med vad för innevarande budgetår ägt rum, till *biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart* för budgetåret 1931/1932 anvisa ett extra anslag av 11,600 kronor.

Biträde vid handläggning av ärenden rörande luftfart.

[41.]

9:o) I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 42) får utskottet hemställa,

att riksdagen må, i likhet med vad för innevarande budgetår ägt rum, till *extra besiktningar av luftfartyg* för budgetåret 1931/1932 anvisa ett extra anslag av 1,000 kronor.

Extra besiktningar av luftfartyg.

[42.]

10:o) I samband med de under sjätte huvudtiteln äskade anslagen till luftfartsväsendet har Kungl. Maj:t (punkt 34 av det vid statsverkspropositionen under rubrik »Utgifter för kapitalökning: bil. 2» fogade utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden) föreslagit riksdagen medgiva, att av aktiebolaget Flygmateriels skuld till luftfartslänefonden må enligt Kungl. Maj:ts bestämmande avskrivas ett belopp av högst 300,000 kronor.

Täckande av förlust i luftfartslänefonden.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 125—129 av statsrådsprotokollet rörande utgifterna under riksstatens sjätte huvudtitel.

Från luftfartslänefonden hava lån beviljats, förutom till Malmö stad för uppförande av en hangar å Bulltofta flygplats, till aktiebolaget Flygmateriel för inköp av flygplan och motorer. Å lånen till aktiebolaget Flygmateriel återstodo vid 1930 års slut ett sammanlagt oguldet belopp av 708,802 kronor 17 öre.

Såsom framgår av propositionen nr 93 till 1925 års riksdag (sid. 21) och statsverkspropositionen till 1926 års riksdag (sjätte huvudtiteln, sid. 109) har aktiebolaget Flygmateriel, vars kapital utgör blott 5,000 kronor, bildats för att, även om aktiebolaget Aerotransport skulle komma på obestånd, de flygplan och motorer, för vilkas anskaffande lån ur luftfartslänefonden beviljats, skola till hela sitt värde kunna användas för betalning av återstående delar av dessa lån. Aktiebolaget Aerotransport har iklätt sig borgen såsom för egen skuld för aktiebolaget Flygmateriels lån, och detta bolags förluster drabba följaktligen aktiebolaget Aerotransport.

I förut nämnda skrivelse den 1 september 1930 har aktiebolaget Aerotransport gjort framställning om beredande av medel — 300,000 kronor — till täckande av vissa förluster för aktiebolaget Flygmateriel.

Assistenten hos luftfartsmyndigheten, civilingenjören Tord Ångström har verkställt värdering av den aktiebolaget Flygmateriel tillhöriga egendom, som utgör säkerhet för bolagets lån från luftfartslänefonden, och kommit till det resultatet, att inom aktiebolaget Flygmateriel följande avskrivningar böra företagas:

	Kronor	öre
1. Tidigare bokförd tillgång, som saknar underlag.....	45,608	12
2. Bokfört värde av L II-motorer .....	89,751	10
3. Radioapparater.....	10,000	—
	145,359	22
Härtill kommer en nödlidande amortering om cirka .....	160,000	—
Summa kronor	305,359	22

*Departementschefen* har för egen del i ärendet anför följande:

Då aktiebolaget Aero transports ekonomiska ställning är sådan, att bolaget icke kan infria ens någon del av sin borgen för aktiebolaget Flygmateriels skulder, måste man efter den av Ångström verkställda värderingen av aktiebolaget Flygmateriels tillgångar, vilken värdering godkänts av bolagets styrelse och revisorer, konstatera, att luftfartslänefonden lidit en förlust, uppgående till ungefär 300.000 kronor, dock med den begränsning, som kan uppkomma genom försäljning av vissa motorer. Beträffande anledningen till denna förlust må i anslutning till den av Ångström gjorda uppställningen följande anföras.

Vid försäljning av ett flygplan av föråldrad modell erhöi aktiebolaget Flygmateriel på sin tid en summa, som med 45,608 kronor 12 öre understeg flygplanets bokförda värde. Avskrivning av detta belopp erfordras alltså.

Därjämte har bolaget förvärvat ett rätt stort antal motorer av typen L II, för vilkas inköp lån beviljats ur luftfartslänefonden men vilka icke vidare kunna användas av bolaget, enär driftserfarenheterna givit vid handen, att man lämpligen borde övergå till annan motortyp. Avskrivning bör således äga rum av ett belopp motsvarande L II-motorernas bokförda värde eller 89,751 kronor 10 öre. Härifrån böra dock eventuellt inflytande försäljningsmedel avdragas. Aktiebolaget Aero transport har nämligen meddelat, att bolaget ligger i underhandling om försäljning av några av oförmålda motorer av typen L II, särskilt två som ännu icke tagits i bruk. De motorer, som ej kunna avyttras till skäligt pris, torde böra överlämnas till flygvapnet för att ingå i dess materielreserv. Härigenom kunna motorerna bliva till viss nytta.

Vidare bör, enär de å bolagets flygplan inmonterade radioapparaterna delvis äro föråldrade, dessas bokförda värde nedskrivs med 10,000 kronor.

Slutligen bör avskrivning ske beträffande ett belopp, motsvarande årligen eftersatt amortering å aktiebolaget Flygmateriels lån från luftfartslänefonden. Härmed förhåller sig på följande sätt. Aktiebolaget Aero transport, som under år 1924 och första halvåret 1925 drev sin luftfart utan annat statsunderstöd än ett mindre bidrag från postverket, hade på grund härav redan vid avslutandet sistnämnda år av kontrakt med staten om årligt understöd åsamkat sig stora förluster. Enligt föreskrifterna för lån ur luftfartslänefonden bestämmer Kungl. Maj:t, sedan företagens räkenskaper för förvaltningsåret avslutats, med vilket belopp lån för inköp av flygplan och motorer för det gångna året skall amorteras. Amorteringen har i enlighet härmed icke fullgjorts förrän året efter det, som amorteringen avser. Det belopp, varmed amorteringen sålunda blivit eftersatt, utgör omkring 160,000 kronor. Aktiebolaget Aero transport, vilket, såsom förut oförmålts, skall förränta och amortera aktiebolaget Flygmateriels lån från luftfartslänefonden, har

till följd av brist på medel icke heller av det löpande årets inkomster förmått avsätta erforderligt belopp för beräknad inbetalning till staten i form av amortering å lånen från luftfartslånefonden. Amorteringarna, som ägt rum på fastställda tider, hava alltså kommit att belasta räkenskaperna för ett senare år än det, som amorteringarna avsett. Härigenom har också i aktiebolaget Flygmateriels räkenskaper materielen kommit att upptagas med omkring 160,000 kronor mer än som motsvarat dess dåvarande värde. Avsikten är nu att i samband med aktiebolaget Aero transports ekonomiska sanering övergå till det riktiga systemet att amorteringen för ett år verkställas med detta års inkomster. Då amortering skall ske, beträffande flygplan under visst antal år och ifråga om motorer med ett bestämt belopp i förhållande till deras gångtid, möter det ingen svårighet att vid slutet av ett år beräkna amorteringsbeloppet. Vid själva övergången till det nya systemet skulle emellertid, därest icke den föreslagna avskrivningen av omkring 160,000 kronor kommer till stånd, aktiebolaget Aero transport i hyra för flygplan och motorer nödgas till aktiebolaget Flygmateriel utgiva vad som motsvarar två års amortering. Härtill saknar bolaget medel.

Vad angår storleken av det totalbelopp, som enligt det anförda skulle avskrivas, torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att därutinnan bestämma, sedan det visat sig i vad mån medel kunna tillföras aktiebolaget Flygmateriel genom eventuell försäljning av L II-motorer. Avskrivningen bör dock givetvis ej få avse högre belopp än sammanlagt 300,000 kronor.

Därest, på sätt jag nu föreslagit, den luftfartslånefonden åsamkade förlusten avskrives — vartill riksdagens medgivande torde bära inhämtas — läser statskontoret framdeles hos Kungl. Maj:t göra framställning om täckande av förlusten med anlåtande av fonden för statskuldens amortering.

Kungl. Maj:t torde alltså bära föreslå riksdagen medgiva, att av aktiebolaget Flygmateriels skuld till luftfartslånefonden må enligt Kungl. Maj:ts bestämmande avskrivas ett belopp av högst 300,000 kronor.

Hemställan om avlåtande av sådant förslag torde jag få göra vid anmälan, i samband med behandling av utgifter för kapitalökning, av luftfartslånefondens ställning.

Statens låneengagemang hos aktiebolaget Flygmateriel har, enligt vad som framkommit, föranlett en förlust för luftfartslånefonden av i runt tal 300,000 kronor. Att en förlust till så betydande belopp skall behöva åsamkas staten, finner utskottet anmärkningsvärt. Uppenbarligen har den kontroll, som hittills i detta avseende utövats från statens sida, ej varit tillfredsställande. Då emellertid en avskrivning av det konstaterade förlustbeloppet synes oundviklig, får utskottet tillstyrka Kungl. Maj:ts förevarande förslag.

Av departementschefen har förutsatts, att vissa av de motorer, för vilka avskrivning nu måste ske, skulle överlämnas till flygvapnet för att ingå i dess materielreserv. Enligt utskottets mening bör dylik överlåtelse allenast äga rum i den mån ifrågavarande motorer kunna efter vederbörlig prövning godkännas som tjänlig flygmateriel för flygvapnet.

Under åberopande härav får utskottet hemställa,

att riksdagen må medgiva, att av aktiebolaget Flygmateriels skuld till luftfartslånefonden må enligt Kungl. Maj:ts bestämmande avskrivas ett belopp av högst 300,000 kronor.

Stockholm den 6 mars 1931.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Utskottets  
yttrande.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius*, *A. C. Lindblad*, *J. L. Widell*, *Olof Olsson*, *O. Bergqvist*, *J. Nilsson* i Malmö, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *N. J. M. Svensson* i Kompersmåla, *E. J. G. Rosén*, *J. G. Walles*, *P. A. Bergström* och *J. Clemedtson*;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *C. R. Jansson* i Falun, *P. Nilsson* i Bonarp, *S. Bengtsson* i Norup, *A. Å:son Törnkvist* i Karlskrona, *G. Strindlund*, *E. J. Wigforss*, *B. F:son Holmgren*, *E. G. E. Eriksson* i Stockholm, *J. Olofsson* i Digernäs, *S. Persson* i Fritorp och *O. E. F. Järte*;

med undantag därav att i behandlingen av *punkt 10* deltagit herr *I. Hj. Pauli* i stället för herr *Olof Olsson*.

---

### Reservationer:

vid *punkt 1* (understöd av regelbunden luftfart),

1) av herr *Nilsson* i Gränebo;

2) av herr *Rosén* beträffande utskottets motivering;

3) av herr *Strindlund*, vilken ansett, att utskottet bort hemställa om avslag å såväl Kungl. Maj:ts förslag som de i ämnet väckta motionerna.

vid *punkt 3* (instrumentutrustning m. m.) av herr *Strindlund*, vilken ansett att utskottet bort hemställa om avslag å Kungl. Maj:ts framställning.