

Nr 162.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående understöd till svensk luftfart m. m.; given Stockholms slott den 8 mars 1935.

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Henning Leo.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 8 mars 1935.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars- och finansdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Leo:

Regelbunden svensk luftfart har förekommit sedan år 1925, då jämlikt riksdagens samma år lämnade medgivande avtal om sådan luftfart träffades mellan staten och aktiebolaget Aerotransport. Avtalet, som gällde till utgången av år 1928 och sedermera prolongerades till den 1 juli 1931, var baserat på att bolaget skulle erhålla viss subvention, beräknad efter antalet tillryggalagda flygkilometer. Efter det att särskilt tillkallade sakkunniga (1928 års luftfartssakkunniga) avgivit betänkande och förslag rörande under-

stöd åt den civila luftfarten (statens off. utredn. 1929: 21) samt frågan förevarit vid 1930 års riksdag (proposition nr 112; riksdagens skrivelse nr 298), framlade Kungl. Maj:t för 1931 års riksdag förslag till grunder för ett fortsatt understödjande av denna luftfart. Förslaget innebar, att med Aero-transport skulle träffas avtal för tiden 1 juli 1931—31 december 1936 om regelbunden luftfart med en tur dagligen i vardera riktningen å linjen Malmö—Amsterdam under hela året och å linjen Stockholm—Helsingfors under minst 8 månader årligen. Halva antalet turer å vardera linjen skulle utföras av bolaget med egna maskiner och egen personal; den andra hälften av turerna förutsattes skola utföras av samtrafikerande utländskt företag. Tiden till utgången av år 1932 betraktades som övergångstid, och beträffande denna period förutsattes, att viss begränsning i trafiken skulle kunna medgivas av Kungl. Maj:t. För upprätthållande av trafiken skulle företaget erhålla subvention, för åren 1932—1936 med 650,000 kronor årligen, dock med vissa avdrag, om de avtalade trafikprestationerna ej helt fullgjordes. Vad Kungl. Maj:t föreslagit godkändes av riksdagen. I enlighet med vad sålunda beslutats träffades den 10 juli 1931 avtal med Aero-transport, vilket avtal torde få såsom bilaga 1 fogas till statsrådsprotokollet.

Gällande avtal om regelbunden luftfart utgår sålunda först med år 1936. Av flera skäl har det emellertid syntts vara önskvärt att redan vid innevarande riksdag till behandling upptages frågan, huruvida och i vilken utsträckning statligt understöd till luftfarten i fortsättningen bör utgå. Sålunda måste det anses vara av vikt att tillräcklig tid står till förfogande för vidtagande av de åtgärder i förevarande hänseende, som ur det allmännas synpunkt befinnas påkallade. Jämväl för det nu subventionerade bolaget synes det angeläget att i så god tid som möjligt före utgången av löpande kontraktperiod äga kännedom om den ställning, staten i fortsättningen kommer att intaga till frågan. Med hänsyn härtill föreslog jag Kungl. Maj:t den 15 december 1933 att låta genom särskilda sakkunniga utföra de utredningar, som kunde erfordras för bedömning av de skilda spörsmål angående ifrågavarande luftfart, vilka kräva sin lösning då förenämnda avtal upphör att gälla. Jag framhöll därvid, att ifrågavarande lufttrafik varit förenad med högst betydande utgifter för staten, vilka utgifter varit motiverade med att det gällt på en gång framhjälpandet av ett nytt, värdefullt trafikmedel och hävdandet av svenska intressen i den internationella lufttrafiken. Att undersöka, i vad mån den regelbundna luftfarten nått sådan utveckling och kunde påräkna sådant intresse bland den trafikerande allmänheten, att bärighet oberoende av statsbidrag kunde vara att förutse, borde utgöra en huvuduppgift för en blivande utredning. Åtskilliga andra omständigheter, framhöll jag vidare, vore att uppmärksamma vid en utredning på förevarande område, såsom frågan om det rationella ordnandet av postbefordran medelst flygplan, spörsmålet om konkurrensen mellan trafikmedlen och möjligheten av en samverkan mellan luftfarten och övriga redan befintliga trafikmedel, frågan om den för lufttrafikens bedrivande erforderliga markorganisationen, varunder inbegripes anordnandet av flygplatser och hjälplandsningsfält, belysning av luftfartsleder m. m., ävensom spörsmålet om den

för luftfarten erforderliga väderlekstjänstens rationella ordnande inom en skäligen kostnadsram. Åt de sakkunniga syntes jämväl böra uppdragas att verkställa utredning av frågan om luftfartsmyndighetens organisation.

Jämlikt Kungl. Maj:ts på min hemställan lämnade bemyndigande tillkallade jag den 21 december 1933 fem sakkunniga för att inom departementet biträda med verkställande av utredning i fråga om anordnande och statligt understödjande av regelbunden luftfart för tid efter utgången av år 1936 jämte vad därmed äger sammanhang samt beträffande luftfartsmyndighetens organisation. Dessa sakkunniga — överståthållaren T. K. V. Nothin, ordförande, samt ledamoten av riksdagens andra kammare, numera andre vice talmannen O. Jeppsson, byråchefen i järnvägsstyrelsen A. C. A. Stjerna, byrådirektören i generalpoststyrelsen C. A. G. Bildt och verkställande direktören i aktiebolaget Aerotransport G. F. C. Florman — i det följande benämnda luftfartsutredningen, hava den 26 november 1934 avgivit betänkande med utredning rörande reguljär luftfart samt luftfartsmyndighetens organisation (statens off. utredn. 1934: 48).

Av de myndigheter och sammanslutningar, till vilka betänkandet remitterats för utlåtande, hava följande yttrat sig, nämligen generalpoststyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, telegrafstyrelsen, järnvägsstyrelsen, luftfartsmyndigheten, statskontoret, generaltullstyrelsen, statens meteorologisk-hydrografiska anstalt, kommerskollegium, chefen för generalstaben, chefen för marinstabens, chefen för flygvapnet, överståthållarämbetet och länsstyrelsen i Malmöhus län samt Sveriges allmänna sjöfartsförening, svenska järnvägsföreningen och aktiebolaget Aerotransport. Vid kommerskollegii utlåtande finnas fogade yttranden av samtliga handelskammare samt Sveriges allmänna exportförening, Sveriges industriförbund och Sveriges redareförening. Av överståthållarämbetet har överlämnats yttrande av Stockholms stadsfullmäktige. Med anledning av järnvägsstyrelsens yttrande har riksräkenskapsverket avgivit infordrat utlåtande. I fråga om luftfartsmyndighetens organisation har allmänna civilförvaltningens lönenämnd avgivit utlåtande.

Innan jag ingår på de nu till prövning föreliggande frågorna, vill jag erinra om att Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen (sjätte huvudtiteln, punkterna 28—32, samt utgifter för kapitalökning, bil. 3, punkterna 7, 8 och 19) gjort framställningar om anslag till luftfartsväsendet för nästa budgetår. Jag saknar anledning att i förevarande sammanhang ifrågasätta någon ändring i vad sålunda föreslagits och uppehåller mig i fortsättningen vid den lufttrafik och därmed sammanhängande anordningar, som avse tiden efter utgången av år 1936.

I det följande kommer jag att i ett särskilt avsnitt behandla frågan om posttransporter flygledes och bortser alltså tillsvidare därifrån.

I luftfartsutredningens betänkande — i de delar, för vilka jag i det följande icke särskilt redogör, torde jag få hänvisa till betänkandet — lämnas till en början en omfattande redogörelse för luftfarten i främmande länder samt inom och berörande Sverige. Under punkten 29 av sjätte huvudtiteln har jag lämnat en redogörelse för 1934 års luftfart, i vad den berört Sverige.

Av aktiebolaget Aerotransport bedriven luftfart.

Å sid. 34 och följande sidor i förutnämnda betänkande hava intagits vissa sammanställningar rörande den luftfart, som bedrivits av aktiebolaget Aerotransport enligt avtal med staten eller eljest, ensamt eller i samtrafik med utländska luftfartsbolag. Samtrafik har på Amsterdamlinjen bedrivits med det holländska bolaget Koninklijke Luchvaart Maatschappij (K. L. M.) och på Helsingforslinjen med det finska bolaget Aero O/Y. Av nämnda sammanställningar torde här få meddelas följande sammandrag:

Av Aerotransport enligt avtal med staten eller eljest, ensamt eller i samtrafik trafikerade linjer:

	Trafik-period i veckor	Antal genomfördaturer	Antal flygkilometer, tusen	Betalad last			
				Passagerare, antal	Bagage, ton	Post, ton	Gods, ton
<i>Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Amsterdam</i> ¹⁾ .							
1926	25	570	411	4,290	68.2	10.2	20.4
1931	33	688	495	4,468	75.8	57.0	136.4
1932	44	578	413	4,343	87.7	52.2	52.7
1933	52	702	491	6,891	128.7	67.3	67.7
1934 ²⁾	52	721	498	8,325	154.0	70.0	42.0
<i>Malmö—Amsterdam</i> (direkt linje).							
1932	17	208	150	1,167	17.0	5.4	23.1
1933	20	236	169	2,274	24.4	2.2	33.1
1934 ²⁾	44	589	423	9,125	94.9	16.7	69.2
<i>Stockholm—Åbo—Helsingfors</i> .							
1926	17	220	91	702	10.2	2.1	1.7
1931	23	318	143	1,541	26.5	19.4	9.6
1932	30	411	184	2,558	45.7	20.4	12.5
1933	34	479	205	3,790	64.0	24.6	15.5
1934 ²⁾	35	490	210	5,075	83.3	32.7	18.0
<i>Göteborg—Köpenhamn—Malmö</i> (utanför avtalet)							
1926	9	101	29	383	2.6	0.1	0.1
1934	9	112	33	527	3.7	0.2	0.3
<i>Stockholm—Visby</i> (utanför avtalet).							
19 ³ 3	9	134	27	1,518	15.3	—	5.8
194	9	136	29	1,421	14.1	—	7.4
<i>Helsingfors—Tallinn</i> (utanför avtalet).							
1934	26	362	33	2,065	24.6	2.2	1.3

¹⁾ Inklusive lokaltrafik å sträckan Malmö—Köpenhamn.

²⁾ Beräknade på basis av de tre första kvartalen.

Beträffande *frekvensen och medelbelastningen* under åren 1931—1934 på linjerna Stockholm—Helsingfors, Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Amsterdam (511) och Malmö—Köpenhamn—Amsterdam (517) meddelas i betänkandet uppgifter, avseende betald trafik för Aerotransport och samtrafikerande bolag, varav här torde få återgivas följande:

	Betalda personkm per flygkm		Godstonkm per flygkm		Betalda personkm i procent av offererade		Tonkm ¹⁾ i procent av offererade	
	511	517	511	517	511	517	511	517
<i>Amsterdamlinjen.</i>								
1931	3.41	5.97	0.341	0.387	34.8	49.6	55.5	62.0
1932	2.66	6.23	0.137	0.313	32.6	57.9	38.3	65.1
1933	4.28	8.11	0.206	0.356	47.9	66.6	59.9	73.1
1934 ²⁾	6.73	9.33	0.233	0.340	50.1	70.3	56.8	72.5
<i>Helsingforslinjen.</i>								
1931	4.47		0.162		59.7		57.6	
1932	5.68		0.176		53.0		51.9	
1933 ³⁾	7.12		0.201		56.1		55.2	
1934 ²⁾	9.23		0.231		69.7		69.8	

Med avseende å *biljettpriserna* meddelas i betänkandet följande:

Vid biljettprissättningen, där man är bunden av överenskommelser med de samtrafikerande bolagen, har man prövat sig fram för att ernå gynnsammaste resultat. Där biljettpriset varit så högt, att det i viss mån ansetts hämma trafikutvecklingen, ha reduceringar företagits. I stort sett kunna priserna sägas motsvara färdbiljett å motsvarande sträcka med tåg respektive båt i första klass, inklusive sovplats. Vid returresa inom två månader har beräknats en rabatt av 30 procent, som den 1 april 1935 sänkes till 20 procent. Dessutom ha införts rabattkort på 800 kronor, vilka berättiga till resor för ett sammanlagt enkelt biljettpris på 1,000 kronor, med giltighet sex månader för viss person eller firma. Bagage får medföras avgiftsfritt intill en vikt av 15 kilogram. För övertikt erlägges en avgift per kilogram, vanligen motsvarande 1 procent av färdbiljetten. Nu nämnda bestämmelser gälla i allmänhet hela det europeiska luftfartsnätet.

Under år 1934 har det enkla biljettpriset i de viktigaste förbindelserna varit, från Stockholm till Helsingfors 88 kronor och till Visby 45 kronor samt från Malmö till Göteborg 50 kronor, till Köpenhamn 10 kronor, till Oslo 120 kronor, till Amsterdam 165 kronor, till Berlin 85 kronor, till London 225 kronor och till Paris likaledes 225 kronor.

I fråga om aktiebolaget Aerotransports *ekonomiska förutsättningar och årsresultat* meddelas å sid. 65—71 i betänkandet åtskilliga uppgifter, av vilka här torde få återgivas följande:

Bolaget startade år 1924 med ett aktiekapital av 356,000 kronor, som åren 1925 och 1926 successivt höjdes till 996,500 kronor.

¹⁾ Summa resande och gods.

²⁾ Beräknade på basis av de tre första kvartalen.

³⁾ Trafik en vecka på linjen Helsingfors—Tallinn inräknad.

Subvention har utgått till bolaget från och med budgetåret 1925/1926, till en början enligt avtal, som träffades den 12 juni 1925 och i vilket bestämdes, att understöd skulle utgå å linjen Malmö—Amsterdam med kronor 1:75 respektive 2:10 per flygkilometer, allt eftersom trafiken upprätthölls med sex eller tre turer fram och åter i veckan, samt å linjerna Stockholm—Helsingfors och eventuellt Oslo—Göteborg—Köpenhamn/Malmö med kronor 1:50 per flygkilometer. Avtalet var från början avsett att gälla till och med utgången av år 1930 men förlängdes på grund av särskilda omständigheter till juli 1931.

Som villkor för 1931 års avtal stipulerades, att bolaget skulle utöka sitt aktiekapital med minst 500,000 kronor. Bolagets verksamhet hade nämligen under de första sex åren till och med 1930 ständigt gått med förlust, och för täckandet av förlusten, som till och med år 1930 uppgick till ett sammanlagt belopp av 962,500 kronor, nedskrevs åren 1929—1930 aktiekapitalet med sammanlagt nämnda belopp till 34,000 kronor. Genom nyemission 1931 höjdes aktiekapitalet med 550,000 kronor till dess nuvarande belopp 584,000 kronor.

Enligt nu gällande avtal av den 10 juli 1931 skall för åren 1932—1936 utgå ett årligt understöd på 650,000 kronor, med avdrag för arvode åt statens granskningsman samt eventuellt för bristande trafikprestationer. För understödets åtnjutande skall bolaget fullgöra en tur dagligen i vardera riktningen å linjen Malmö—Amsterdam under hela året (minst 360 dubbelturer) och å linjen Stockholm—Helsingfors under minst åtta månader (minst 240 dubbelturer). I avtalet förutsättes, att halva antalet turer å vardera linjen utföres av bolaget med egna maskiner och egen personal. Brister bolaget i fullgörandet av den kontrakterade luftfarten, minskas subventionen under vissa förutsättningar med 2 kronor för varje bristande flygkilometer. Staten har tillförsäkrat sig viss kontroll över bolagets skötsel. Kungl. Maj:t äger utse en granskningsman och rådgivare, som har att tillvarataga statens intressen och därvid särskilt ägna uppmärksamhet åt trafikförordningarnas lämplighet för allmänhetens betjäning samt åt rörelsens ekonomi. Staten är representerad i bolagets styrelse genom en av Kungl. Maj:t utsedd ordförande, varjämte Kungl. Maj:t utser en av de två revisorerna och suppleant för denne. Om vinst uppstår till belopp, överstigande sex procent av det inbetalda aktiekapitalet, sedan vederbörliga avskrivningar och reservfundsavsättningar verkställts, skall hälften av detta vinstöverskott avsättas till en fond, vilkens behållning, i den mån den ej åtgår till täckande av förluster under avtalstiden, inlevereras till statsverket vid sagda tids utgång. Först under driftsåret 1933 har sådant vinstöverskott uppstått. Då visade rörelsen

ett driftsöverskott av..... kronor 235,568: 25

varifrån avgick:

avskrivningar.....	kronor 152,026: 01	
reservfundsavsättning ..	» 8,354: 22	» 160,380: 23
varför nettoöverskottet utgjorde ..		» 75,188: 02
varifrån avräknas 6 procent å aktiekapitalet ..		» 35,040: —
och hälften av återstoden ..		kronor 40,148: 02
eller kronor 20,074: 01 avsattes till en subventionsfond.		

Till belysande av det driftsekonomiska utfallet av Aero transports verksamhet till och med år 1933 meddelas å sid. 67 i betänkandet en sammanställning av utgifter och inkomster dels i absoluta belopp och dels per

offererad tonkilometer. Verksamheten har uppdelats i linjeflygning, postflygning och annan flygning samt diverse verksamhet. Linjeflygningen omfattar Amsterdam- och Helsingforslinjerna, den senare inkluderande flygning Åbo—Stockholm under hösten 1927, samt Malmö—Berlin år 1926, Göteborg—Köpenhamn—Malmö 1926 och 1927 och Stockholm—Visby 1933. Postflygningen avser nattpostflygningarna under åren 1929—1933. En obetydlig nattpostflygning år 1928 ingår i »annan flygning», varmed avses huvudsakligen rund- och extraflygningar, under åren 1925—1933 givande en nettoförlust av 17,000 kronor. Med »diverse verksamhet» hava avsetts inkomster och utgifter för markorganisation för främmande företag, försäljningar, räntor m. m., vilken verksamhet alltsedan år 1927 givit ett mer eller mindre betydande överskott. Av nämnda sammanställning meddelas här följande utdrag:

Aktiebolaget Aero transports utgifter och inkomster.

(Totalbeloppen i tusental kronor, beloppen per offererad tonkilometer i kronor och ören.)

	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
<i>Linjeflygning:</i>									
Utgifter	574	1,058	1,018	917	1,298	1,030	944	1,278	1,558
Trafikinkomster	214	307	320	326	429	356	327	674	949
Subvention	306	471	559	487	512	537	543	637	647
Förlust	54	280	139	104	357	137	74	—	—
Vinst	—	—	—	—	—	—	—	33	38
<i>Nattpostflygning:</i>									
Utgifter	—	—	—	—	88	131	211	258	308
Trafikinkomster	—	—	—	—	73	146	253	244	306
Förlust	—	—	—	—	15	—	—	14	2
Vinst	—	—	—	—	—	15	42	—	—
<i>Hela verksamheten:</i>									
Utgifter	766	1,251	1,206	1,240	1,535	1,418	1,488	1,671	2,024
» per off. tonkm	2.88	4.70	4.69	4.57	5.55	4.69	4.56	3.49	3.24
Trafikinkomster	421	423	587	745	644	769	979	1,069	1,461
» per off. tonkm	1.58	1.59	2.28	2.76	2.33	2.55	3.00	2.23	2.34
Subvention	306	471	559	487	512	537	542	637	647
» per off. tonkm	1.15	1.77	2.18	1.79	1.85	1.77	1.66	1.33	1.04
Summa inkomster	727	894	1,146	1,232	1,156	1,306	1,521	1,706	2,108
» per off. tonkm	2.73	3.36	4.46	4.54	4.18	4.32	4.66	3.56	3.38
Förlust	39	357	60	8	379	112	—	—	—
» per off. tonkm	0.15	1.34	0.23	0.03	1.37	0.37	—	—	—
Vinst	—	—	—	—	—	—	33	35	84
» per off. tonkm	—	—	—	—	—	—	0.10	0.07	0.14

De lån, som erfordrats för inköp av flygplan och motorer och erhållits ur statens luftfartslånefond, hava icke upptagits direkt av Aero transport utan av ett för detta ändamål bildat dotterbolag, aktiebolaget Flygmateriel, som till Aero transport uthyr flygplan och motorer mot ersättning, innefattande

ränta och amortering å lånen ur luftfartslånefonden. Storleken av amorteringarna fastställs av Kungl. Maj:t på förslag av luftfartsmyndigheten. Aktierna i Flygmateriel ägas samtliga av Aerotransport men hava pantförskrivits till staten, som därigenom förskaffat sig säkerhet för lånen i flygmaterielen. Dessutom har Aerotransport iklätt sig borgen såsom för egen skuld för Flygmateriels lån.

De båda bolagens finansiella ställning vid utgången av åren 1928—1933 framgår av följande, i betänkandet meddelade sammanslagna balansräkningar:

A.-B. Aerotransport och A.-B. Flygmateriel, sammanslagen balansräkning per 31 december åren 1928—1933.

Tillgångar.

Å r	Flygplan, motorer m. m. Kr.	Inventarier, lager m. m. Kr.	Diverse personer ¹⁾ Kr.	Bank och kassa Kr.	Förlust		Summa tillgångar Kr.
					Balanserad Kr.	Årets Kr.	
1928	1,163,556	415,020	64,504	109,815	461,662	8,252	2,222,809
1929	846,787	231,750	242,556	119,403	—	374,142	1,814,638
1930	857,629	222,821	95,448	111,093	—	111,807	1,398,798
1931	245,860	195,002	423,776	451,270	—	—	1,315,908
1932	694,844	207,656	186,859	638,900	—	—	1,728,259
1933	473,239	210,735	519,832	516,845	—	—	1,720,656

Skulder.

Å r	Aktiekapital Kr.	Diverse fonder Kr.	Banker Kr.	Diverse personer ²⁾ Kr.	Vinst		Summa skulder Kr.
					Balanserad Kr.	Årets Kr.	
1928	996,500	—	159,095	1,067,214	—	—	2,222,809
1929	425,500	100,840	220,145	1,068,153	—	—	1,814,638
1930	34,040	112,814	317,600	929,000	5,344	—	1,398,798
1931	584,000	906	—	692,124	5,445	33,433	1,315,908
1932	584,000	43,058	—	1,050,418	15,546	35,237	1,728,259
1933	584,000	71,911	—	965,147	15,912	83,686	1,720,656

Luftfarten efter utgången av år 1936.

Statssubvention av luftfarten.

I sitt förutnämnda betänkande har *luftfartsutredningen* såsom skäl för fortsatt statsunderstöd åt den svenska luftfarten till en början anfört följande:

Under de senare åren har den reguljära luftfarten synnerligen starkt utvecklats. Linjenätet har utbyggts att omfatta snart sagt alla de viktigaste

¹⁾ I beloppen för år 1931 och 1933 ingå dellikvider för vid respektive årsskiften ännu ej levererade flygplan och motorer.

²⁾ Inklusive lån ur luftfartslånefonden.

orterna inom Europa, och flygförbindelserna äro numera en oundgänglig länk i samfärdseln. De stora framstegen på det tekniska området hava skapat tillfredsställande trafiksäkerhet och möjliggjort anordningar, som tillgodose rimliga anspråk på bekvämlighet för de resande. Följderna härav hava visat sig i den ökning av resandefrekvensen på luftfartslinjerna, som man överallt kunnat konstatera.

Emellertid är luftfarten alltjämt ur stånd att bära sina egna kostnader. Till en del torde orsaken härtill vara att söka i den hastiga utvecklingen av detta samfärdsmedel, vilken medfört, att förnyelsen av materielen måste ske i ett mycket snabbare tempo än vad fallet torde bliva, sedan vissa standardtyper utformats. Den tekniska utvecklingen har hitintills varit i huvudsak inriktad på frambringandet av större hastighet, driftsäkerhet och komfort, vilket medfört, att arbetet ännu icke kunnat i erforderlig mån koncentreras på åtgärder till nedbringande av driftkostnaderna. Visserligen har luftfartslinjernas utnyttjande för transport av resande, post och gods företett en kraftig ökning, men trafiken måste dock, såsom alltid är fallet, då ett nytt forskaffningsmedel tages i bruk, upparbetas och allmänheten vänjas vid att taga det nya transportmedlet i anspråk. Av nu angivna orsaker torde den reguljära flyglinjetrafiken hitintills näppeligen på något håll inom Europa kunnat lämna ett tillfredsställande ekonomiskt resultat. För trafikens uppehållande har fördenskull tillskott från det allmännas sida varit erforderligt i en eller annan form. Hur långt avlägsen den tidpunkt är, då sådant bidrag kan bortfalla, är svårt att nu förutse, enär många olika faktorer därvid inverka. Saken blir beroende på dels den taxepolitik, som föres, och dels utvecklingen på det tekniska området. I sistnämnda hänseende blir av betydelse i första hand frågan, i vad mån driftkostnaderna kunna nedbringas genom billigare bränsle, serietillverkning i större skala av flygmaskiner, ökad lastförmåga hos dessa och dylikt. Vidare medverka även ökning av passagerarefrekvens, linjesträckning och turantal till ett mera ekonomiskt utnyttjande av flygmaterielen och luftfartens organisation.

Man torde alltså, fortsätter luftfartsutredningen, få utgå ifrån, att reguljär flygtrafik ännu under ett antal år framåt icke lärer kunna upprätthållas utan understöd från det allmänna. Spörsmålet, huruvida och i vilken utsträckning svensk sådan trafik skulle bedrivas efter utgången av år 1936, syntes fördenskull böra i första rummet bedömas med hänsyn till fördelarna för Sveriges vidkommande av reguljär luftfart. Härom anför luftfartsutredningen vidare:

Dessa fördelar framträda särskilt i fråga om förbindelserna med utlandet. Sverige är ett land med vidsträckt, långt utöver landets gränser gående ekonomiska och kulturella intressen. Hävdandet av dessa intressen, vilket måste anses vara en viktig riksangelägenhet, underlättas väsentligen genom snabba kommunikationer med utlandet, och härvidlag erbjuder luftfarten mycket stora möjligheter. Med nuvarande flygförbindelser vinnas avsevärda förkortningar i restiden från Sverige till bland annat Berlin, Amsterdam, London, Paris och Helsingfors. Värdet av tidsvinsten vid brådskande affärsresor och för personer i ledande ställning inom industriföretag m. fl., för vilka vid längre resa en dyrbar arbetstid går förlorad, torde ligga i öppen dag.

Än större betydelse framför allt ur kommersiell synpunkt äger flygtrafiken på postbefordringens område. Särskilt genom nattpostflygningarna kan befordringstiden för posten mellan Sverige och flera av Europas viktigaste handelscentra nedbringas till en enda natt. Både 1919 års lufttrafikkommitté och 1928 års luftfartssakkunniga hava också starkt framhållit flygtrafikens

betydelse för postbefordringen. Representanter för handel och industri hava likaledes vid upprepade tillfällen, bland annat i till luftfartsutredningen av-givna yttranden, betonat angelägenheten av att de snabba förbindelser, som flygtrafiken erbjuder, utnyttjas för posttransporter. Vid statsmakternas be-handling av frågor rörande understöd åt luftfarten och om anordningar för lufttrafikens underlättande har städse denna trafiks betydelse för post-befordringen framhållits såsom ett av de bärande motiven. Visserligen be-höver nattpostflygningen icke vara omedelbart beroende av, att passagerare-flygtrafik anordnas. Men de för flygtrafiken så betydande kostnaderna för fasta anläggningar bli desamma, även om blott nattpostflygning anordnas. Härtill kommer, att kostnaderna för organisation, för reservmaskiner och verkstäder samt för reservpersonal bli lägre för nattpostflygningen, om denna ombesörjes av företag, som jämväl har att utföra passagerareflygtrafik. Även den senare blir för övrigt av viss betydelse för postbefordringen.

Flygtrafiken innebär för vårt lands vidkommande även andra fördelar. Under nuvarande tider utöva snabba förbindelser otvivelaktigt stimulerande inverkan på turisttrafiken, då en kort restid för personer, vilkas tid är dyr-bar, innebär möjlighet att göra en resa, vilken eljest icke skulle företagas. Och ofta är det just dessa turister, som med hänsyn till möjligheten av framtida förbindelser för vår handel och industri äro särskilt önskvärda.

Flygtrafiken saknar heller icke betydelse för godstransporter, då den möjlig-gör snabb försändning av maskindelar, prover och dylikt, vilket särskilt för vår på kvalitetsvaror inriktade industri äger stort värde. Flygtrafiken under-lättar också ut- och införsel av lätta men ömtåliga varor, för vilka den lång-sammare järnvägs- och båttrafiken icke lämpar sig så väl.

Luftfartsutredningen övergår härefter till frågan, huruvida det icke läte sig göra att med inbesparande av subvention överlåta åt de utländska före-tagen att ensamma uppehålla trafiken på utlandet och, då svensk trafik be-driven uteslutande på inrikes linjer uppenbarligen skulle bliva synnerligen oekonomisk, jämväl på dessa senare, samt anför härom:

I det föregående har framhållits vilken stor betydelse för landets närings-liv flygförbindelserna med utlandet äga. Det kan då icke vara tillrådligt fränsäga sig det inflytande på linjesträckning, tidtabeller, taxesättning och dylikt, som trafikens utförande helt eller delvis av svenskt, av staten kon-trollerat företag innebär. Ur vårt lands synpunkt är det givetvis av största vikt, att förbindelserna ledas åt det håll och på det sätt, som för oss är det lämpligaste. Man får härvidlag icke förbise, att de utländska luftfarts-bolagen äro subventionerade ett vart av sin stat, och att det sålunda ligger i denna stats intresse, att trafiken ledes på för densamma förmånligaste sätt, vilket kan komma att stå i direkt strid mot svenska intressen. Man kan tänka sig en under vissa förhållanden hastigt företagen omläggning eller ett inställande av trafiken, vilket skulle leda till allvarlig olägenhet icke minst genom ett oberäknat avbrott av flygposttrafiken. Men även bortsett från dylika extrema fall kvarstår dock möjligheten av att ett utländskt före-tag — vilket, då detsamma är statssubventionerat, sannolikt icke torde kunna bindas genom ett för alla eventualiteter tryggande kontrakt — av en eller annan anledning nedlade trafiken och att intet annat utländskt företag kunde vara villigt att träda i stället. I sådant fall stode man inför nödvändigheten av att antingen helt avstängas från fördelen av flygförbindelse eller ock att med tidsutdräkt och dryga kostnader skapa en ny organisation för trafikens igångsättande och uppehållande. En fördel av trafikens bedrivande genom svenskt företag är även, att därigenom möjliggöres en mera effektiv kontroll

över flygplanens trafiksäkerhet, lämpliga anordningar för passagerare, post och dylikt.

Vad särskilt angår frågan om konkurrensen med övriga inhemska trafikföretag, främst statens järnvägar, så torde problemställningen icke vara, huruvida en dylik konkurrens överhuvud skall förekomma, ty flygtrafiken torde vara ett ofrånkomligt faktum. I den mån de nu under arbete varande flygfälten hinna färdigställas, lär man nämligen även hava att räkna med trafik å desamma, men genom att understödja svenskt deltagande i trafiken kan svenska staten påverka taxesättningen i sådan riktning, att osund konkurrens uteslutes.

Vad nu anförts syntes luftfartsutredningen utgöra starka skäl för att flygtrafiken på de viktigaste utlandslinjerna och på de blivande inrikeslinjerna icke i sin helhet överlättes på utländska företag. I förevarande sammanhang finge slutligen icke lämnas obeaktad den fördel ur försvarets synpunkt, som en svensk civil luftfartsorganisation innebure, bland annat därigenom, att den tillförsäkrade vårt land en viss kår av väl utbildade flygare, mekaniker och annan för flygvapnet användbar personal.

Av de skäl, som här anförts, fortsätter luftfartsutredningen, ansåge alltså utredningen, att ett svenskt företag även efter ingången av år 1937 borde utföra trafik icke blott på de viktigaste utlandslinjerna utan även på de inom landet fallande linjer, som ansåges böra upprättas, allt i den omfattning, som en given ekonomisk och skälig begränsning medgäve. I detta sammanhang ville luftfartsutredningen erinra därom, att utbyggandet av luftfartslederna Stockholm—Malmö och Malmö—Göteborg—norska gränsen vore ett uttryck för ett statsmakternas principiella beslut, att svenskdriven person- och godstrafik skulle uppehållas å dessa linjer, enär det knappast kunde tänkas, att dessa stora kostnader skulle nedlagts uteslutande för anordnandet av postflygning och för skapandet av möjlighet för utländska bolag att trafikera inomsvenska linjer. I denna åsikt stöddes utredningen också av riksdagens vid flera tillfällen gjorda uttalanden om önskvärdheten av utvidgad svensk luftfart. Frågan syntes därför i realiteten mindre vara att utreda, huruvida svensk luftfart fortfarande skulle bedrivas eller ej, utan fastmera, i vilken utsträckning sådan borde äga rum.

Med stöd av motivering, för vilken jag under olika avdelningar i det följande kommer att närmare redogöra, utmynnar luftfartsutredningens förevarande förslag i en hemställan, vari utredningen förordat, bland annat,

att svensk statsunderstödd luftfart från och med år 1937 bedrives i den vidgade omfattning, som är angiven under beteckningen »trafikplan III», innebärande en enkeltur dagligen året runt på en var av sträckorna Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Amsterdam, Malmö—Köpenhamn—Amsterdam, Amsterdam—Paris, Amsterdam—London, Stockholm—Malmö och Oslo—Göteborg—Köpenhamn—Malmö, samt en dubbeltur dagligen året runt på vardera av sträckorna Stockholm—Åbo—Helsingfors—Tallinn och Malmö—Köpenhamn—Berlin,

att för bedrivandet av ifrågavarande luftfart nuvarande aktiebolaget Aero-transport ombildas, varvid svenska staten ingår såsom huvuddelägare genom teckning av stamaktier till ett belopp av 2,500,000 kronor, medan innehavare

av nuvarande aktier i bolaget erhålla preferensaktier intill belopp, motsvarande 584,000 kronor, medförande preferensrätt till fyra procents årlig utdelning,

att mellan svenska staten och det sålunda ombildade bolaget träffas avtal, gällande till att börja med sex år, om utförande av reguljär luftfart i enlighet med förenämnda »trafikplan III», därvid staten förbinder sig lämna bolaget årligt understöd för år 1937 med 950,000 kronor och för år 1938 med 875,000 kronor o. s. v. med ett för varje år med 75,000 kronor nedsatt belopp.

att de nattpostflygningar, som av det svenska luftfartsbolaget lära komma att utföras, även i fortsättningen bekostas av postmedel, varvid ersättningen beräknas efter bolagets självkostnader, samt

att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen blir luftfartsmyndighet, för vilket ändamål nyinrättas en särskild byrå inom ämbetsverket.

Över luftfartsutredningens nyss återgivna principiella uttalanden hava luftfartsmyndigheten och statskontoret samt Sveriges allmänna sjöfartsförening yttrat sig.

Luftfartsmyndigheten har anført i huvudsak följande:

Luftfartsmyndigheten anslöte sig till vad luftfartsutredningen anført. Luftfartslinjer kunde för närvarande icke drivas utan understöd. Att nu nedlägga vår regelbundna luftfart och exempelvis under de närmaste åren blott bedriva postflygning skulle vara att spoliera med stora uppoffringar åstadkomna värden. Trots detta skulle en fortsatt subventionering måhända ej böra äga rum, om man icke nu faktiskt kunde skönja den tidpunkt, då det nya trafikmedlet bleve bärigt utan understöd.

Trafiken hade i förhållande till de fasta kostnaderna hittills haft för liten omfattning, och den dyrbara materialens utnyttning hade varit otillfredsstillande. Genom att lufttrafik numera kunde bedrivas hela året hade dessa olägenheter i viss utsträckning minskats, och den tekniska materiellens snabba utveckling ökade dess ekonomiska effektivitet. Sedan en större allmänhet börjat vänja sig att utnyttja de fördelar, det nya snabba kommunikationsmedlet erbjöde, hade resandefrekvensen väsentligt ökat. I alla länder med regelbunden luftfart hade till följd härav kostnaderna per tonkilometer minskats, under det att inkomsterna ökat. Exempelvis hade Aero transports kostnader per tonkilometer hittills reducerats från omkring kronor 4:90 till omkring kronor 3:24. Enligt luftfartsutredningens beräkningar skulle kostnaden per tonkilometer vid oförändrat trafikprogram kunna minskas till kronor 2:65 och vid utvidgad trafik till kronor 1:35. Å andra sidan hade bolagets trafikinkomster efter år 1931 per tonkilometer varierat mellan kronor 1:53 och kronor 2:22 på Amsterdamlinjen och mellan kronor 1:11 och kronor 1:42 å Helsingforslinjen. Allt tydde följaktligen på att en räntabel drift skulle kunna uppnås, om den tekniska utvecklingen och trafikens systematiska expansion finge fortgå efter hittills följda riktlinjer.

Rörande subventionsförhållandena i andra länder ville luftfartsmyndigheten framhålla, att tillförlitliga jämförelser i allmänhet icke vore möjliga på grund av vitt skilda förutsättningar såväl med avseende på lufttrafikens organisation och beskaffenhet som beträffande de former, under vilka understöden utginge. I vissa länder hade det rent kommersiella syftet icke helt varit bestämmande för trafikens bedrivande, och i en del andra länder utginge betydande bidrag för att exempelvis uppehålla driften vid flygplatser.

Med den reservation, som med hänsyn till angivna förhållanden måste göras, har luftfartsmyndigheten meddelat uppgifter om subventionsbeloppen år 1932 för ett antal länder samt åren 1933 och 1934 för Aero transport.

Av sistnämnda uppgifter, i vissa avseenden kompletterade, torde här få återgivas följande:

Ekonomisk översikt beträffande viss subventionerad lufttrafik.

Företag	Tonkm. (offererade)	Subvention	Subvention per off. tonkm.	Egna inkomster per off. tonkm.	Summa inkomster + subven- tion per off. tonkm.	Inkomster i % av inkomster + subven- tion
		Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	
År 1932.						
Samtliga franska bolag ¹	3,300,000	31,400,000	9: 50	2: 50	12: —	20.83
Imperial Airways ²	3,180,000	10,000,000	3: 15	2: 94	6: 09	48.83
Aerotransport ⁴	402,347	637,000	1: 58	1: 68	3: 26	51.43
Swissair ³	548,594	551,000	1: 03	1: 33	2: 36	55.30
Sabena (Belgien) ⁵	240,722	2,530,000	10: 50	2: 83	13: 33	21.20
D. D. L. (Danmark) ⁶	202,467	357,500	1: 77	1: 23	3: —	40.00
Aero O/Y (Finland) ⁷	72,917	165,000	2: 26	3: 62	5: 88	61.40
K. L. M. (Holland) ⁸	690,825	1,380,000	2: —	2: 85	4: 85	58.80
År 1933.						
Aerotransport ⁴	492,559	647,000	1: 31	1: 81	3: 12	57.94
D. D. L. (Danmark) ⁶	227,630	304,500	1: 34	1: 16	2: 50	45.70
År 1934.						
Aerotransport (beräkn.)	757,553	647,000	0: 85	1: 51	2: 36	63.86
D. D. L. (Danmark) (be- räkn.) ⁶	318,500	304,500	0: 96	1: 01	1: 97	51.50
Aero O/Y (Finland) ⁷	172,164	181,500	1: 06	—	—	—

Statskontoret har anfört:

I likhet med luftfartsutredningen håller statskontoret före, att vårt land äger ett så starkt intresse av att uppehålla svenska luftlinjer med utlandet, särskilt dess viktigaste handelscentra, samt att utveckla postbefordringen med flygplan, att staten icke bör underlåta att jämväl i fortsättningen lämna det stöd, som för detta ändamål kan finnas erforderligt. Likaledes ansluter sig statskontoret till luftfartsutredningens uttalande, att trafiken bör bedrivas genom ett svenskt företag, då endast därigenom tillbörligt inflytande och en mera effektiv kontroll i olika hänseenden stå att vinna. Jämväl torde, därest trafiken ombesörjes genom ett svenskt, av statens medverkan beroende företag, sådana anordningar i avseende å taxesättning m. m. kunna vidtagas, att osund konkurrens med andra befintliga kommunikationsföretag inom landet kan undvikas.

Sveriges allmänna sjöfartsförening har framhållit, att det otvivelaktigt vore ett riksintresse, att statens medverkan kunde påräknas för att säkerställa förbehållandet åt svenska företagare av ombesörjandet i första hand av den inrikes flygtrafiken men även i tillbörlig omfattning av den trafik, som ginge utöver landets gränser.

¹ Franska francs = 16 öre.

² Pund sterling = kronor 18: 15.

³ Schweiziska francs = 72 öre.

⁴ Amsterdam- och Helsingforslinjerna.

⁵ Belgiska francs = 76 öre.

⁶ Danska kronor = 1932: kronor 1: 02, 1933 och 1934: 87 öre.

⁷ Finska mark = 1932: 8.6 öre, 1934: 8.6 öre.

⁸ Holländska gulden = kronor 2: 20.

Departements-
chefen.

Den svenska linjeluftfart, som alltsedan år 1925 bedrivits av aktiebolaget Aerotransport med direkt statssubvention, har utöver denna subvention åtnjutit ett mycket betydande ekonomiskt stöd av staten genom rätten till kostnadsfri användning av de flygleder, som till övervägande delen bekostats med statsmedel, samt rätten till fri radio- och väderlekstjänst ävensom genom lån ur statens luftfartslånefond för anskaffning av flygmateriel. Redan den direkta, årliga statssubventionen, för närvarande utgörande 650,000 kronor, har under åren 1925—1934 uppgått till sammanlagt 5.3 miljoner kronor. Enligt luftfartsutredningens beräkningar, för vilka närmare redogöres längre fram, investeras i redan färdiga eller snart färdigställda flygplatser och flygleder av staten omkring 12,000,000 kronor och av olika kommuner cirka 7,500,000 kronor. Investeringen av allmänna medel uppgår sålunda sammanlagt i runt tal till 19,500,000 kronor. Med hänsyn härtill beräknar luftfartsutredningen det allmännas sammanlagda årliga kostnader, inklusive ränta och amortering, för luftfartsväsendet till ej mindre än 2,087,000 kronor. Härvid har ej hänsyn tagits till postverkets nettokostnader för postflygningen, för år 1933 beräknade till 482,500 kronor. Vid ett genomförande av utredningens förslag till statsunderstödd luftfart, efter det att nuvarande, med aktiebolaget Aerotransport träffade avtal utlöper med år 1936, skulle enligt utredningen det allmännas årliga kostnader — vari ingår en föreslagen direkt statssubvention av 950,000 kronor — stiga till 2,751,000 kronor. Om man, som sig bör, medräknar ränta, exempelvis efter fyra procent, å det kapital av 2,500,000 kronor, varmed staten enligt utredningens förslag skulle ingå i det omorganiserade luftfartsbolaget, växer det årliga understödet till 2,851,000 kronor. Och postverkets årliga nettokostnader stiga vid den av utredningen i anslutning till dess trafikprogram förutsatta postflygningen från nuvarande cirka 500,000 kronor till omkring 1,000,000 kronor.

Det är uppenbart, att siffror av den storleksordning, som här angivits, måste vara ägnade ingiva betänksamhet inför frågan om fortsatt statsunderstöd till luftfarten efter samma principer som hittills. Även om luftfartsutredningen i sitt förslag räknar med att den direkta statssubventionen skulle kunna från och med år 1938 minskas med 75,000 kronor årligen — en beräkning som helt naturligt måste grundas på mycket ovissa faktorer — kvarstår dock ett subventionsbehov som måste te sig så betydande, att endast starka skäl kunna motivera dess tillgodoseende genom allmänna medel.

Som dylika skäl hava särskilt anförts de snabba postförbindelser och de förkortningar i restiden till utlandet, som flygtrafiken erbjuder. Frånsett betydelsen av postflygningen, varom jag längre fram kommer att yttra mig, anses vidare de tidsvinster, luftfarten medför i förhållande till övriga kommunikationsmedel, vara av särskild betydelse vid brådskande affärsresor och för personer i ledande ställning inom industriföretag m. fl., för vilka vid längre resa en dyrbar arbetstid går förlorad, samt för turisttrafiken med hänsyn till sådana turister, vilkas tid likaledes är dyrbar. Flygtrafiken anses heller icke sakna betydelse för godstransporter, i de fall det gäller

brådskande försändelser av lätta men ömtåliga varor, maskindelar, prover och dylikt.

Vad sålunda anförts äger otvivelaktigt giltighet. I samtliga anförda fall har flygtrafiken en uppgift att fylla. Men därav kan icke utan vidare anses följa att kostnaderna för denna trafik böra till större eller mindre del bäras av det allmänna. Principiellt måste tvärtom eftersträvas, att i detta som i liknande fall transportmedlet skall bära sina egna kostnader. De resandegrupper, som här komma i fråga, synas även, liksom nämnda varugrupper, böra kunna själva bestrida utgifterna för de fördelar, lufttransporten medför. Det finnes därför givetvis anledning till tvekan, huruvida man bör fortsätta med ett system, som enligt hittills rådande förhållanden bland annat medfört, att det allmänna, om hänsyn endast tages till den direkta subventionen, betalat cirka hälften av den verkliga färdkostnaden och, om kostnaderna för samtliga understödsformer medräknas, än högre andel av det pris, färdbiljetten borde betingat.

Emot nu anförda betänkligheter har framhållits, att ett krav på att luftfarten själv skulle bära samtliga sina kostnader med visshet komme att leda till att all svensk luftfart åtminstone för lång tid framåt finge inställas. Detta torde även vara riktigt, så till vida att svenska företag ej komme att bedriva lufttrafik. Emellertid skulle detta troligen icke betyda, att luftfarten på Sverige inställdes. Redan nu anlöpa utländska linjer Malmö, Stockholm och Göteborg med eller utan samtrafik med det svenska bolaget, och sedan landflygplatserna i Stockholm och Göteborg år 1936 färdigställda, torde man kunna förvänta en mera reguljär flygning dit av utländska linjebolag, under förutsättning att flyglederna ställas till deras förfogande. Ett inställande av den med direkt statssubvention understödda svenska flygningen kommer därför sannolikt icke att medföra ett inställande eller någon kännbar försämring av kommunikationerna på Sverige.

Emellertid har som skäl för upprätthållande av svensk trafikflygning även med direkt statssubvention ytterligare framhållits, att också vårt land bör bidra till kostnaderna för det nya transportmedlets användning och utveckling, och det har tillika gjorts gällande, att en civil luftfartsorganisation vore av fördel med hänsyn till försvaret samt att det ur rent nationella och andra synpunkter icke kunde vara lämpligt att helt överlämna de vårt land berörande flygförbindelserna till utländska företag. Helt visst äro dessa skäl värda allt beaktande, även om de icke synas fullt häva betänkligheterna mot en statssubvention av så stora mått, varom här är fråga.

Om jag för min del, trots nämnda betänkligheter, ändå finner mig böra tillstyrka, att betydande statsunderstöd även i fortsättningen lämnas för bedrivande av svensk luftfart, så sker detta i anslutning till det ståndpunktstagande, som får anses hava ägt rum genom statsmakternas redan tidigare fattade beslut. Luftfartsutredningen erinrar i detta avseende därom, att »utbyggandet av luftfartsledningerna Stockholm—Malmö och Malmö—Göteborg—norska gränsen är ett uttryck för ett statsmakternas principiella beslut, att svenskdriven

person- och godstrafik skall uppehållas å dessa linjer, enär det knappast kan tänkas, att dessa stora kostnader skulle nedlagts uteslutande för anordnandet av postflygning och för skapandet av möjlighet för utländska bolag att trafikera inomsvenska linjer. I denna åsikt stödes utredningen också av riksdagens vid flera tillfällen gjorda uttalanden om önskvärdheten av utvidgad svensk luftfart. Frågan lärer därför i realiteten mindre vara att utreda, huruvida svensk luftfart fortfarande skall bedrivas eller ej, utan fastmera i vilken utsträckning sådan bör äga rum.»

Den tolkning, som utredningen sålunda givit statsmakternas hittills vidtagna åtgärder i frågan, torde i allt väsentligt få anses riktig. Den medför emellertid i nuvarande läge en bundenhet, som för framtiden måste mana till försiktighet. Jag ansluter mig i detta avseende till vad utredningen yttrar om »angelägenheten av att innan ytterligare nya luftfartsleder planeras och anläggas, en ingående och fullständig kostnadskalkyl göres, så att statsmakterna icke en gång i framtiden ställas inför ett redan fullbordat faktum, innan man ännu erhållit klarhet om alla de ekonomiska konsekvenserna därav».

Om jag alltså i princip vill tillstyrka fortsatt statssubvention för svensk trafikflygning, gäller det att avgöra, i vilken utsträckning dylik subvention bör utgå. Bestämmande därför bliver dels trafikens med hänsyn till olika synpunkter fastställda omfattning och dels storleken av de inkomster, som kunna påräknas av trafiken. Beträffande programmet för flygtrafiken kommer jag, liksom i fråga om postflygningen och därmed förenade taxefrågor, att senare yttra mig. Redan i detta sammanhang vill jag däremot till principiell behandling upptaga den med statsunderstödet storlek nära förbundna frågan om taxorna rörande passageraretrafiken — jag bortser nämligen här från de andra, åtminstone än så länge skäligen obetydliga inkomstkällor, som lufttrafiken kan påräkna.

Vid ett bedömande av frågan, vilken taxepolitik som bör föras, är att märka, att i den mån den svenskdirvna luftfarten i samtrafik med utländska företag trafikerar övervägande utländska linjer, taxorna måste i huvudsak fastställas i samförstånd med dessa andra länder eller företag och att således i dessa fall svenskt inflytande endast i begränsad utsträckning kan göra sig gällande. Å inrikes linjer äger däremot det egna landet självbestämmanderätt över taxorna, vare sig dessa linjer trafikeras av in- eller utländska företag. Taxefrågan får också här sin största betydelse med hänsyn till andra trafikmedels ekonomi och intressen, vilka givetvis icke böra mer än nödvändigt trädas för nära av en med statsunderstöd driven flygtrafik. Luftfartsutredningen har för sin del framhållit, att särskild uppmärksamhet alltjämt bör fästas vid taxepolitiken, så att ingen osund konkurrens uppstår. Jag ansluter mig till denna uppfattning liksom till utredningens mening därom, att i angivet syfte biljettpriserna å de inrikes statsunderstödda linjerna böra, om ej särskilda omständigheter påkalla undantag, hållas över priset å 1:a klass järnvägsbiljett, inberäknat sovplatsavgift där sovvagn brukar användas, å motsvarande järnvägssträcka.

Det synes mig över huvud taget riktigt att trafikanterna, för vilka de snabba och bekväma flygförbindelserna ansetts vara av stor ekonomisk betydelse, i högre grad än för närvarande böra bära kostnaderna för luftfarten. Detta utesluter icke, att transportavgifterna vid flyglinjetrafiken, sedan densamma nått självständig ekonomisk bärkraft, så snart som möjligt böra bringas ned till en nivå, vid vilken luftfarten kan komma att tjäna som trafikmedel för en större allmänhet än den, som nu har möjlighet att begagna sig av dess fördelar.

Trafikprogram och kostnader.

Beträffande frågan, på vilka linjer svensk luftfart främst bör bedrivas, framhåller luftfartsutredningen angelägenheten av att Sveriges luftfartsförbindelser med Europas viktigaste handelscentra säkerställas. Bland utrikeslinjerna syntes sålunda i första hand böra ifrågakomma Malmö—Hamburg—Amsterdam—London respektive Amsterdam—Paris, Malmö—Berlin, Stockholm—Helsingfors—Tallinn och Malmö—Köpenhamn—Göteborg—Oslo. Emellertid syntes även andra utlandsförbindelser kunna tänkas vinna aktualitet inom en nära framtid, exempelvis mellan Malmö och Gdynia för förbindelser med staterna i östra Mellaneuropa. Frågan om vilka utrikeslinjer, som borde trafikeras, och i vilken omfattning trafik borde utföras, bleve beroende av, förutom behovet av förbindelse med vederbörande främmande länder, de löpande kostnaderna för trafiken och de sannolika inkomsterna av densamma. Luftfartsutredningen framhåller härvid, att passagerarefrekvensen å de utrikes linjerna syntes komma att något ökas, om de ställdes i samtrafik med goda inländska flygförbindelser samt att personal och materiel kunde bättre utnyttjas vid en genomgående trafik, varför frågorna om utlandstrafiken och den inrikes trafiken icke kunde bedömas var för sig utan måste ses i ett sammanhang.

Vid övervägandet av spørsmålet, huruvida och i vilken omfattning en inrikes flygtrafik borde åvägbringas, vore, fortsätter luftfartsutredningen, att taga i övervägande icke blott den subvention, som erfordrades för att täcka driftunderskottet av trafiken, utan även kostnaderna för olika fasta anläggningar för flygtrafiken såsom flygfält, hjälplandningsfält, flygfyrar och dylikt. Till belysande av storleksordningen av ifrågavarande kostnader kunde erinras om att engångskostnaderna för flygplatserna i Stockholm, Göteborg och Malmö, inbegripet värdet av flygplatsernas mark, samt för flyglederna Stockholm—Malmö och Malmö Göteborg—norska gränsen, fullt utbyggda, beräknats till sammanlagt omkring 19 miljoner kronor, vartill komme de årliga nettokostnaderna för skötseln av och driften vid nämnda flygplatser och flygleder samt statsverkets kostnader för tillhandahållande åt luftfarten av radio- och väderlekstjänst. En omständighet, som i detta sammanhang ej heller finge förbises, vore frågan om trafikminskningen för andra kommunikationsföretag, vilken fråga kunde bliva av särskild betydelse för inrikes trafiklinjer.

Vad först angår frågan om luftfartsförbindelser mellan Stockholm och

Malmö samt från Malmö över Göteborg till Oslo har luftfartsutredningen anfört följande:

Statsmakterna hava redan beslutat utbyggandet av dessa flygleder inom Sverige och färdigställandet av erforderliga flygplatser. Anordnandet av flygtrafik å dessa linjer torde därför vara en naturlig konsekvens av statsmakternas tidigare ståndpunktstagande till frågan om flygtrafikens utveckling. Genom linjen Stockholm—Malmö an knyts flyglinjerna till Helsingfors och Tallinn med det europeiska flygnätet, och en genomgångstrafik kan förväntas även å linjen Malmö—Göteborg—Oslo. Erinras må, att nu angivna båda inrikes luftfartsleder torde komma att trafikeras även av utländska flygföretag. Även om utländska flygplan icke må utan tillstånd befordra passagerare mellan orter inom Sverige, blir dock ett anordnande av svensk trafikflygning på dessa leder icke av samma betydelse i konkurrenshänseende för redan befintliga kommunikationsföretag (i första rummet statens järnvägar) som trafikflygning å linjer, vilka eljest icke skulle bliva föremål för någon som helst flygtrafik.

Vidkommande inrikes flygtrafik i övrigt hade, fortsätter luftfartsutredningen, ifrågasatts flyglinjer Stockholm—Göteborg och Stockholm—Norrländ. Vad den förra linjen anginge, syntes densamma ur transitosynpunkt näppeligen kunna tillmätas samma betydelse som de förut omförmälda inrikes linjerna. För den lokala trafiken mellan Stockholm och Göteborg syntes med hänsyn till de synnerligen goda järnvägsförbindelserna något större behov av flygtrafik icke för närvarande föreligga. Därtill komme, att flygleden Stockholm—Göteborg (sammanfallande med luftfartsleden Stockholm—Malmö på delsträckan Stockholm—Jönköping) ännu icke blivit helt utbyggd och att alltså en flygtrafik å densamma skulle medföra ytterligare kapitalutlägg. Utredningen ansåge därför, att med fråga om trafik å denna linje och därmed även om färdigställandet av densamma borde anstå, till dess närmare erfarenheter vunnits rörande resultatet av trafiken å linjerna Stockholm—Malmö och Malmö—Göteborg—Oslo.

Beträffande linjen Stockholm—Norrländ anför luftfartsutredningen:

Utredningen förbisåge ingalunda de billighetsskäl, som talade för förkortandet av de tidsödande förbindelserna från Norrländ. Till följd av denna flygleds längd bleve emellertid anläggningskostnaderna mycket höga, och då man kunde antaga, att trafikfrekvensen bleve av jämförelsevis ringa omfattning, måste man även räkna med betydande förluster å själva driften. Ett ståndpunktstagande till frågan syntes därför böra uppskjutas i avvaktan på närmare erfarenhet rörande annan inländsk flyglinjetrafik och luftfartens ekonomiska förutsättningar överhuvud. Att, på sätt länsstyrelsen i Norrbottens län ifrågasatt, anordna försöksflygningar på Norrlandsleden syntes näppeligen vara av omständigheterna påkallat. Några flygtekniska eller andra erfarenheter av sådant värde, att de uppvägede kostnaderna, syntes härigenom knappast kunna utvinnas.

Beträffande slutligen spörsmålet om en flyglinje Stockholm—Oslo, vilken till största delen komme att gå över svenskt område och åtminstone till en början över Göteborg för att även kunna besörja trafiken till och från nämnda stad, anför luftfartsutredningen, att denna fråga syntes böra upp- tagas först framdeles i samband med förnyat övervägande av frågan om flygtrafik Stockholm—Göteborg. Skulle emellertid från norsk sida förslag

framkomma beträffande inrättande av flygtrafik på Stockholm, syntes frågan komma i ett annat läge, och en förnyad prövning måste då göras, huruvida flygtrafik mellan Stockholm och Oslo borde komma till stånd i samarbete med norskt flygföretag.

Luftfartsutredningen, som för sin del föreslagit att den svenska luftfarten alltfört skall omhändervhas av aktiebolaget Aerotransport ehuru med staten såsom största delägare, har låtit verkställa kostnadsberäkningar i främsta rummet för följande fyra alternativa trafikplaner, nämligen:

Trafikplan I. *Trafik enligt nu gällande kontrakt med staten.*

Malmö—Köpenhamn—Amsterdam	12 månaders halvtrafik
Stockholm—Åbo—Helsingfors	8 » »

Trafikplan II. *Utökning av trafiken utom Sverige.*

Malmö—Köpenhamn—Amsterdam ..	12 månaders halvtrafik
Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Amsterdam	12 » »
Amsterdam—Paris	12 » »
Amsterdam—London	12 » »
Stockholm—Åbo—Helsingfors—Tallinn	12 » heltrafik
Malmö—Köpenhamn—Berlin	12 » »

Trafikplan III. *Utökning av trafiken utom Sverige samt upprättande av inrikes linjer. Samtliga linjer under trafikplan II, med tillägg av följande:*

Stockholm—Malmö	12 månaders halvtrafik
Oslo—Göteborg—Köpenhamn—Malmö	12 » »

Trafikplan IV. *Begränsad utökning av trafiken utom Sverige samt upprättande av inrikes linjer:*

Malmö—Köpenhamn—Amsterdam	12 månaders halvtrafik
Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Amsterdam	12 » »
Stockholm—Åbo—Helsingfors	12 » »
Stockholm—Malmö	12 » »
Oslo—Göteborg—Köpenhamn—Malmö	12 » »

Utöver nu nämnda linjer har utredningen även låtit kostnadsberäkna andra inrikes linjer, nämligen

- 1) Stockholm—Gävle—Söderhamn—Sundsvall—Härnösand—Umeå—Skellefteå—Luleå
- 2) Stockholm—Göteborg

Dessa beräkningar avse emellertid blott själva subventionsbehovet, icke anläggning och underhåll av flygfält, flygleder och dylikt.

För beräkningarna liksom för de principer, som ligga till grund för dessa, redogöres i betänkandets bilaga D. Nämnas må, att kostnadsberäkningarna äro utförda under förutsättning att förutom luftfrankerad post även annan brevpост (brev och brevkort) liksom hittills flygbefordras. Följande sammanfattning lämnas i betänkandet av de väsentliga resultaten av de gjorda beräkningarna:

	T r a f i k p l a n			
	I	II	III	IV
Offererade tonkm, tusen	575	2,408	3,054	1,725
Driftkostnader tusen kr.	1,524	3,702	4,122	2,886
D:o per off. tonkm kr.	2.65	1.54	1.35	1.67
Inkomster, tusen kr.	779	2,579	3,168	1,921
D:o per off. tonkm kr.	1.35	1.07	1.04	1.11
Subvention, tusen kr.	745	1,123	954	965
D:o per off. tonkm kr.	1.30	0.47	0.31	0.56

Dessa belopp äro beräknade för år 1937. Under vissa förutsättningar beträffande passagerarefrekvensen, vilken antagits undergå successiv ökning med 1½ procent under de därpå följande åren, har luftfartsutredningen beräknat subventionsbehovet minskas sålunda:

	T r a f i k p l a n			
	I tusen kr.	II tusen kr.	III tusen kr.	IV tusen kr.
Årlig minskning	14.4	60.6	74.5	41.1
Sammanlagd minskning under fem år	72	303	372	206
Subventionsbehovet år 1942	673	820	582	759

För de båda övriga inrikes linjerna har kostnadsberäkningen givit följande slutresultat:

	tusen kr.	Stockholm—	Stockholm—	Båda
		Luleå	Göteborg	linjerna
Driftkostnader		1,025	526	1,551
Inkomster vid 20 % utnyttjning	» »	264	136	399
Subvention » 20 »	» »	761	390	1,152
Inkomster » 40 »	» »	528	271	799
Subvention » 40 »	» »	497	255	752

Dessa belopp gälla under förutsättning, att båda linjerna trafikeras, då därvid erforderlig reserv blir gemensamt utnyttjad, och äro att betrakta som direkta tillägg till motsvarande belopp för någon av nyssnämnda trafikplaner II—IV, enär det förutsatts, att ifrågakvarande linjer trafikeras tillsammans med någon av dessa trafikplaner.

I anslutning till vad sålunda anförts yttrar sig luftfartsutredningen i fortsättningen om den lämpligaste trafikplanen för tiden efter år 1936. Härom anföres i huvudsak följande:

Driftkostnaden per offererad tonkilometer ställde sig lägst enligt trafikplan III, beroende på att materielen och den fasta organisationen bleve bättre utnyttjade vid denna trafikplan än vid de övriga. Flygprestationen, mätt i offererade tonkilometer, enligt alternativ III motsvarade mer än fem gånger den enligt gällande avtal kontrakterade, medan trafikplanerna II och IV representerade en fyrdubbling respektive tredubbling av denna. Det erforderliga subventionsbeloppet vore lägst enligt trafikplan III, om man bortsåg från den nuvarande trafikplanen I. Detta hade sin förklaring däri, att genom väl ordnad genomgångstrafik förutsättningarna ökades för bättre

utnyttjande av materiel och personal samt att den beräknade successiva ökningen av platsbeläggningen bleve störst vid trafikplan III. Subventionsbehovet vid trafikplan III beräknades år 1942 hava nedgått till 582,000 kronor eller 91,000 kronor lägre än vid trafikplan I, 238,000 kronor lägre än vid trafikplan II och 177,000 kronor lägre än vid trafikplan IV.

Viss hänsyn borde även tagas till den linjetrafik, som kunde beräknas upprätthållas av Aerotransport under tiden närmast innan det nya avtalet skulle träda i kraft. Redan nu utförde Aerotransport med Kungl. Maj:ts tillstånd större prestationer, än bolaget enligt avtal med staten vore skyldigt till. Sålunda utfördes från och med 1934 dubbla turer på linjen Malmö—Amsterdam, och på linjen Stockholm—Helsingfors hade trafiken utsträckts till Tallinn. Beträffande dubbeltrafiken på Amsterdamlinjen ville utredningen framhålla, att ända sedan 1931 dubbelturer utförts av det holländska bolaget K. L. M. ensamt för att möta den beräknade ökade trafiken, och trafiksiffrorna hade visat, att åtgärden varit motiverad. Mellan Göteborg och Malmö hade dessutom 1934 under kortare tid utförts trafik med en dubbeltur dagligen. Aerotransport hade slutligen uppgivit sig hava för avsikt att under år 1935 fullgöra än större prestationer. Under sådana förhållanden hade utredningen ansett det icke rimligen kunna ifrågasättas, att år 1937 inskränkningar gjordes, åtminstone vad beträffade Aerotransports nuvarande trafikprogram, för så vitt man icke kunde påvisa, att den genom hittills gjorda utvidgningar av det ursprungliga programmet uppkommande förlusten på viss prestation vore betydligt större än förlusten på övriga prestationer. Då så enligt erhållen uppgift icke vore fallet beträffande linjerna Malmö—Amsterdam och Stockholm—Helsingfors—Tallinn och då trafiken Malmö—Göteborg uppehållits alltför kort tid för ett ekonomiskt bedömande, saknades skäl för inskränkning av nu bestående svensk luftfart på linjerna Stockholm—Helsingfors—Tallinn och Malmö—Amsterdam.

Med hänsyn härtill och med beaktande av statsmakternas tidigare principuttalanden och åtgöranden rörande flygtrafiken kunde luftfartsutredningen icke förorda det som trafikplan I betecknade alternativet, vilket skulle innebära en nedskärning av bolagets linjeflygning. Dessutom skulle enligt samma alternativ trafiken Stockholm—Åbo—Helsingfors upprätthållas under endast åtta månader av året. Då det särskilt för postbefordringen vore av stort värde, att helårstrafik ägde rum, vore jämväl ur denna synpunkt trafikplan I mindre önskvärd.

Anordnandet av svensk flygtrafik på linjerna Stockholm—Malmö och Malmö—Göteborg—Oslo stode i full samklang med statsmakternas principiella inställning. I denna åsikt funne utredningen även stöd i av riksdagen vid flera tillfällen gjorda uttalanden om önskvärdheten av utvidgad svensk luftfart. Ett trafikprogram av mindre omfattning än enligt trafikplan IV syntes därför knappast kunna ifrågasättas. Genomförandet av trafikplan IV förutsatte en statssubvention av 965,000 kronor. Detta belopp kunde således sägas utgöra den belastning av budgeten, som bleve en logisk följd dels av statsmakternas föregående inställning till svensk luftfart, dels av den trafikutveckling svensk luftfart med Kungl. Maj:ts medgivande för närvarande nått.

Ett fastställande av trafikplan IV, fortsätter luftfartsutredningen, skulle emellertid i jämförelse med trafikplan III innebära ett nedläggande av flygsträckorna Amsterdam—London och Helsingfors—Tallinn, vilka delvis vore avsedda att trafikeras av Aerotransport under år 1936. Därtill komme, att i trafikplan IV icke inginge flyglinjen Malmö—Berlin, på vilken det måste anses vara önskvärdt att upprätthålla svensk reguljär flygtrafik. Förutom de

mycket större fördelar, som trafikplan III sålunda erbjöde i jämförelse med trafikplan IV, förutsatte trafikplan III för år 1937 ett något lägre subventionsbelopp än trafikplan IV. Det syntes i detta sammanhang också böra beaktas, att den successiva minskningen av subventionsbeloppet vore avsevärt större enligt trafikplan III än enligt trafikplan IV. År 1942 vore sålunda subventionsbeloppet enligt alternativ III 582,000 kronor men enligt alternativ IV 759,000 kronor.

På nu anförda skäl har luftfartsutredningen förordat, att den statsunderstödda svenska luftfarten under nästa avtalsperiod bedrivs i den omfattning, som angives i förenämnda trafikplan III, för vars realiserande enligt de verkställda kostnadsberäkningarna första året erfordras en subvention av 954,000 kronor eller i avrundat tal 950,000 kronor.

Frågan om den blivande subventionens storlek är nära förbunden med den taxepolitik, som för framtiden kommer att föras i fråga om flyglinjetrafiken. De biljettpriser, som för närvarande tillämpas av de större utländska flygbolagen samt av aktiebolaget Aerotransport, framgå av tabell å sid. 104 i betänkandet, vartill jag hänvisar. I det föregående har jag i korthet redogjort för Aero transports biljettpriser.

De av luftfartsutredningen verkställda kostnadsberäkningarna grunda sig på nu tillämpade biljettpriser. Utredningen har, enligt vad i betänkandet meddelas, inhämtat turisttrafikexperters uppfattning rörande möjligheterna till en höjning av biljettpriserna. Därvid hade gjorts gällande, att i varje fall en mera avsevärd och omedelbar förhöjning icke kunde undgå att menligt påverka resandefrekvensen och därigenom ytterst bliva till ekonomisk skada även för flygtrafiken. Huruvida en successiv och mera måttlig förhöjning av biljettpriserna läte sig genomföra utan att vålla minskning i resandetrafiken, undandrog sig utredningens bedömande. I den mån förut sättningar för en höjning av biljettpriserna framdeles ansåges förefinnas, borde den vidtagas, om subventionen därigenom kunde nedbringas.

Biljettpriserna å inrikes linjer bliva emellertid av omedelbar betydelse även i fråga om konkurrens med övriga kommunikationsföretag. Här om har *luftfartsutredningen* anført följande:

Priserna å dessa linjer böra, om ej särskilda omständigheter påkalla undantag, hållas över priset å 1:a klass järnvägsbiljett, inräknat sovplatsavgift, där sovvagn brukar användas, å motsvarande järnvägssträcka. Tillses bör, att returbiljetter icke utlämnas under sådana villkor, att denna princip åsidosättes. Särskild uppmärksamhet bör alltjämt fästas vid taxepolitiken, så att ingen osund konkurrens uppstår.

För flygbefordring av gods tillämpas för närvarande en taxa, som understiger flygbefordringens självkostnader. Godstrafiken är emellertid enligt praxis endast fyllnadstrafik, d. v. s. gods medtages blott i den mån detta kan ske utan att inkräkta på person- och posttrafiken. En allmän höjning av godstaxan anses, enligt vad utredningen inhämtat, för närvarande ej kunna vidtagas, om icke godstrafiken skall alltför mycket minskas. Det synes utredningen emellertid böra övervägas, huruvida icke mycket angeläget gods bör beträffande företrädesrätten till befordring jämfästas med resande och

post, varvid givetvis också en betydande höjning av transporttaxan för sådant gods bör äga rum.

Det bör ihågkommas, att luftfarten, även om direkt subvention icke längre utgår, likväl har fördel av det allmännas ekonomiska bistånd genom disponering av fasta anläggningar, flygplatser och flygleder. Såsom i annat sammanhang utvecklas, kan det emellertid ej, åtminstone inom överskådlig tid, ifrågasättas, att så höga avgifter härför upptagas, att inkomsten av dessa täcka alla omkostnader för anläggningarna i fråga.

Luftfartsutredningen, som tidigare framhållit, att det icke syntes ligga i andra svenska kommunikationsföretags intresse, att man helt undveke en svensk flygtrafik, eftersom det kunde antagas, att flygtrafik i stället komme att bedrivas av utländska företag och under prissättning, som undandroge sig de svenska statsmakternas kontroll, anför vidare i konkurrensfrågan:

Järnvägsstyrelsen har i skrivelse den 30 juni 1934, beträffande frågan om en svensk flygtrafiks inverkan på statens järnvägars trafikinkomster och dess statsfinansiella konsekvenser i övrigt, såsom en arbetshypotes räknat med en framtida resandefrekvens, som avsevärt överstiger, vad som i förutnämnda kostnadsberäkningar för alternativ III förutsatts. Skulle man i sistnämnda fall bygga på samma förutsättningar beträffande frekvensen, som järnvägsstyrelsen gjort, bleve resultatet för luftfarten betydligt gynnsammare, än det kalkylen nu utvisar. Luftfartsutredningen har icke möjligheter att bedöma storleken av den inkomstminskning, som en inrikes linjeflygning i enlighet med alternativ III eventuellt kan förorsaka statens järnvägar, men vill i detta sammanhang likväl framhålla, att ifrågavarande trafikplan även torde medföra vissa indirekta fördelar för statens järnvägar i så måtto, att ökat antal utländska resande tillføres vårt land och att dessa med all sannolikhet i viss utsträckning komma att anlita landets järnvägar för fortsatta resor inom landet.

I sin nyss omförmälda skrivelse har järnvägsstyrelsen framfört som önskemål, att statsmakternas förrättningsanspråk gentemot statens järnvägar regleras med hänsyn till de förändrade förhållanden, som inträda vid öppnandet av flygtrafik på inrikes linjer. I princip torde intet vara att erinra häremot, då det torde vara en ofrånkomlig följd av ett nytt kommunikationsmedels inrättande, att, om därigenom ett äldre företag delvis sättes ur funktion, det sistnämnda företaget måste i en eller annan form nedskryta sitt kapital. Detta måste givetvis ske oberoende av, huruvida staten medverkat till det konkurrerande företags tillkomst eller icke, och kan sålunda icke åberopas till förmån för eventuella krav från enskilda företags sida på gottgörelse för minskat kapitalvärde på grund av trafikavledning genom statsunderstödd luftfartslinje.

Luftfartsutredningen förordar, att åt järnvägsstyrelsen måtte uppdragas att, sedan flygtrafiken på de inrikes linjerna någon tid varit i verksamhet, till Kungl. Maj:t inkomma med utredning och förslag rörande reglering av statens järnvägars förrättningssskyldighet.

Från vissa sjöfartsintressenters sida hade, fortsätter luftfartsutredningen, på sätt framginge av i bilaga B vid betänkandet återgivna skrivelser, uttalats farhågor för ökad konkurrens genom eventuell utvidgning av flygtrafiken. På detta område inträdde emellertid vid genomförandet av trafikplan III i stort sett inga nya förhållanden. Visserligen skulle konkurrensen på Finlandslinjen något skärpas. Flyglinjen Stockholm—Helsingfors—

Tallinn erbjöde emellertid mycket påtagliga fördelar i tidsbesparing och vore dessutom för utvecklingen av transitotrafik flygledes över Sverige av stor betydelse, vilken bleve än större, om i framtiden förbättrade anslutningar till Ryssland kunde åstadkommas. Utsträckandet till London av den svenska flygtrafiken innebure ju endast, att Sverige finge viss andel av den trafik, som redan funnes. I allt fall borde bemärkas, att frågan om förbättring av persontrafikförbindelsen mellan Sverige och England sedan lång tid stått på dagordningen och att dylik förbättring betraktades som ett synnerligen eftersträfvansvärt medel att främja de kommersiella förbindelserna mellan de båda länderna.

I detta sammanhang torde jag få i korthet omnämna två av luftfartsutredningen (sid. 99—103) meddelade alternativ till tidtabeller, som utan att representera något slutligt ståndpunktstagande skulle kunna inrymmas inom förutnämnda trafikplan III. Tabellerna äro av försiktighetsskäl baserade på en flyghastighet av 270 kilometer per timme och med hänsyn tagen till nödig marginal för förseningar.

Sverige erhåller följande dagliga flygförbindelser med kontinenten.

Enligt *alternativ I* avgår till Malmö ett flygplan från Stockholm kl. 12.00 och ett från Oslo kl. 11.45 via Göteborg kl. 13.00. I Malmö erhålles anslutning kl. 14.25 till London, Paris och Berlin med ankomst till London kl. 19.25, Paris kl. 19.35 och Berlin kl. 16.20.

I anslutning från nattågen avgår ett flygplan kl. 8.30 från Malmö via Köpenhamn till Amsterdam kl. 11.40 med genomgående förbindelse till London kl. 13.05 och Paris kl. 13.15 samt ett via Köpenhamn till Berlin kl. 10.25.

I motsatt riktning avgå flygplan från Paris kl. 8.00 och 15.00 samt från London kl. 8.10 och 15.10; morgonförbindelsen går via Amsterdam—Hamburg—Köpenhamn och eftermiddagsförbindelsen via Amsterdam—Köpenhamn till Malmö med ankomst respektive kl. 13.10 och kl. 19.45. Från Berlin avgå flygplanen kl. 11.15 respektive 17.20 via Köpenhamn till Malmö med ankomst kl. 13.10 respektive kl. 19.15. Samtliga morgonförbindelser hava i Malmö flyganslutning till Stockholm kl. 15.35 och samtliga eftermiddagsförbindelser flyganslutning via Göteborg kl. 21.00 till Oslo kl. 22.15 och nattågsanslutning till Stockholm.

Enligt *alternativ II* avgår till Malmö ett flygplan från Stockholm kl. 14.25 och ett från Oslo kl. 14.15 via Göteborg kl. 15.30. I Malmö erhålles anslutning kl. 16.50 till London kl. 21.25, Paris kl. 21.35 och Berlin kl. 18.45. Resenärer från mellersta Sverige, som anlända med dagsnålltågen till Malmö på middagen, kunna fortsätta vidare med flygplan samma dag.

I anslutning från nattågen avgår ett flygplan från Malmö kl. 8.30 via Köpenhamn—Hamburg till Amsterdam (kl. 12.05) med genomgående förbindelse till London kl. 13.30 och Paris kl. 13.40 samt ett via Köpenhamn till Berlin kl. 10.25.

I motsatt riktning avgå flygplanen från Paris kl. 8.25 och 14.50 samt från London kl. 8.35 och 15.00; morgonförbindelsen går via Amsterdam—Köpenhamn och den senare förbindelsen via Amsterdam—Hamburg—Köpenhamn till Malmö med ankomst kl. 13.10 respektive kl. 20.00. Från Berlin avgå flygplanen kl. 11.15 och 19.15 via Köpenhamn till Malmö med ankomst respektive kl. 13.10 och 21.10. Samtliga morgonförbindelser hava i Malmö flyganslutning till Stockholm kl. 15.35 samt via Göteborg kl. 14.30 till Oslo

kl. 15.45 och samtliga eftermiddagsförbindelser anslutning med nattågen till Stockholm, Göteborg och Oslo.

Med Finland och Estland erhållas enligt båda tidtabellsförslagen följande förbindelser.

Från Stockholm avgå flygplan kl. 9.30 respektive 18.00 via Åbo (kl. 11.35 och 20.05)—Hälsingfors (kl. 12.25 och 20.55) till Tallinn kl. 13.00 och 21.30; morgonförbindelsen har anslutning med nattågen till Sockholm och eftermiddagsförbindelsen med flygplanet från Malmö.

I motsatt riktning avgå flygplanen från Tallinn kl. 7.30 och 17.30 samt från Hälsingfors kl. 8.05 respektive 18.05 via Åbo kl. 8.45 och 18.45 till Stockholm kl. 9.00 och 19.00; morgonförbindelsen ansluter med flygplanet till Malmö och vidare till Berlin, London och Paris. Den senare förbindelsen ansluter till nattågen från Stockholm.

För ett rätt bedömande av storleken av det statsunderstöd luftfarten åtnjuter torde det, ehuru jag först senare till behandling upptager frågorna om luftfartens markorganisation och om postflygningen, vara nödvändigt att meddela ett sammandrag av de utav luftfartsutredningen (sid. 71—73 och 126—129 i betänkandet) gjorda sammanställningarna rörande årskostnaderna för nämnda luftfart, av vilka statsverket redan bär och enligt luftfartsutredningens mening även i fortsättningen skulle bära en mycket övervägande andel. Med avseende å kostnaderna för flygplatser och flygleder må nämnas, att desamma, sådana de i sammanställningen upptagas, omfatta även kostnaderna för ännu icke färdiga anläggningar och anordningar, i följd varav en verklig jämförelse mellan sammanställningens slutbelopp icke är möjlig. Räntekostnad har genomgående beräknats efter 5 procent för år, även å andra medel än lånemedel.

	1934/1935	1937
	1,000 kr.	1,000 kr.
Flygplatser och flygleder:		
Räntor och amortering	1,048	1,048
Driftkostnader	294	294
Övriga kostnader	98	98
	<u>1,440</u>	<u>1,440</u>
Avgå inkomster	117	117
Statssubvention till Aerotransport	1,323	1,323
Väderlekstjänst	650	950
Väderlekstjänst	60	230
Radiotjänst	40	191
Luftfartsmyndigheten	14	57
Summa 1,000 kronor	<u>2,087</u>	<u>2,751</u>

Då i de angivna beloppen för flygplatser och flygleder inräknats kommunala kostnader med 547,000 kronor, skulle enligt nu återgivna beräkningar de statliga årskostnaderna för luftfarten — utan hänsyn tagen till att flygplatser och flygleder ännu icke helt färdigställts — uppgå till 1,540,000 kronor respektive 2,204,000 kronor. I detta sammanhang må ock erinras om de betydande nettokostnader för postflygningen, som enligt vad jag senare kommer att närmare utveckla åvila statsverket.

I sammanhang med behandlingen av frågan om kostnaderna för luftfartens

markorganisation har luftfartsutredningen anfört, att om den principen ansåges vara riktig, att transportföremålet borde betala alla det begagnade samfärdsmedlets kostnader, så skulle vid densamma tillämpande beträffande luftfarten så gott som all svensk flygtrafik nedläggas, och under sådana omständigheter ansåge utredningen, att, såsom hittills och intilldess möjligen i en framtid flygtrafiken kunde komma att bära kostnaderna för markorganisationen, det allmänna borde svara för samtliga dessa.

I anslutning till de nyss angivna kostnadsbeloppen har *luftfartsutredningen* anfört:

Nettokostnaderna för flygplatser och flygleder torde vara något för höga, då i vissa fall icke någon hänsyn tagits till de inkomster i form av flygplatsavgifter, som vid den förväntade utvidgade flygtrafiken 1937 komma att inflyta. Vidare kan ifrågasättas, i vad mån bland kostnaderna skola upptagas amorteringar av i själva flygfälten investerat kapital (vilket här icke skett). I vissa fall torde iordningställandet av fälten medföra ökat markvärde, vartill i kostnadssammanställningarna icke någon hänsyn tagits.

Till nyss angivna kostnader kommer genom viss trafikavledning förorsakad förlust för statens järnvägar. Järnvägsstyrelsen har beräknat, att förlusten skulle vid närmare eller avlägsnare tidpunkt uppgå till 800,000 kronor enbart för linjen Stockholm—Malmö. Luftfartsutredningen har icke kunnat bilda sig någon slutlig uppfattning rörande det belopp, vartill denna förlust bör beräknas, men de av utredningen gjorda inkomstberäkningarna rörande flygtrafiken utgå från ett väsentligt lägre antal flygpasagerare än det, som synes hava tjänat till utgångspunkt för järnvägsstyrelsens beräkningar.

Det vore sålunda, anför luftfartsutredningen, ett avsevärt belopp den svenska luftfarten komme att kosta det allmänna. Emellertid vore att märka, att den mest betydande av förenämnda poster, nämligen »flygplatser och flygleder», avsåge kostnader, som redan utgivits eller beslutats, att, oavsett huruvida en svensk flygtrafik komme till stånd eller icke, statsmakterna icke kunde undgå kostnader för luftfartsmyndighet, radiotjänst och väderlekstjänst med hänsyn till den utländska trafik, som icke rimligen kunde förvägras tillträde till de av statsmakterna en gång beslutade flygplatserna, samt att statens järnvägars beräknade förlust till ej oväsentlig del hänförde sig till de trafikanter, som, även om svensk trafikflygning icke komme till stånd, i allt fall skulle färdas över svenskt territorium med utländska flygplan. Ett övervägande av spörsmålet, huruvida det kunde anses rimligt att under förhandenvarande omständigheter belasta det allmänna med nu angivna belopp, komme därför att i realiteten begränsa sig främst till subventionens storlek.

De anförda siffrornas sammanlagda betydande summa underströke emellertid angelägenheten av att, innan ytterligare nya luftfartsleder planerades och anlades, en ingående och fullständig kostnads kalkyl gjordes, så att statsmakterna icke en gång i framtiden ställdes inför ett redan fullbordat faktum, innan man ännu erhållit klarhet om alla de ekonomiska konsekvenserna därav.

Slutligen har utredningen framhållit önskvärdheten av att alla statens kostnader för luftfarten måtte sammanföras i riksstaten, dels med särskild

rubrik under sjätte huvudtiteln, dels med en gemensam rubrik under utgifter för kapitalökning.

I de avgivna yttrandena har det av luftfartsutredningen föreslagna trafikprogrammet allmänt tillstyrkts eller lämnats utan erinran. I övrigt innehålla yttrandena i hithörande delar huvudsakligen följande.

Generalpoststyrelsen anför, att det ur postal synpunkt varit önskvärt, att en flygförbindelse Stockholm—Norrland kommit till stånd. Med hänsyn till de framlagda kostnadsberäkningarna ville styrelsen icke framställa något yrkande härom men ansåge, att anordnandet av flygtrafik mellan Stockholm och Norrland, så snart ekonomiska och tekniska förutsättningar härför förelåge, borde tagas under överbäggande. Det vore önskvärt, att plan för den erforderliga markorganisationen så snart ske kunde uppgjordes, på det att i luftfartsleden ingående kommunala flygfält måtte kunna successivt utbyggas, i den mån så — exempelvis ur arbetslöshetssynpunkt — kunde befinnas lämpligt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som huvudsakligen uppehållit sig vid luftfartsmyndighetens nyorganisation, har funnit luftfartsutredningens förslag vara väl motiverat och lämpligt avvägt.

Järnvägsstyrelsen har i huvudsak anført:

Luftfartsutredningens förslag rörande den svenska statsunderstödda luftfartens bedrivande från och med år 1937 kunde styrelsen i huvudsak biträda.

Vad beträffade linjenätets utvidgning med sträckorna Stockholm—Malmö och Oslo—Göteborg—Köpenhamn—Malmö funne styrelsen i likhet med luftfartsutredningens densamma vara en direkt och sannolikt ofrånkomlig konsekvens av flerahanda statsmakternas redan träffade beslut rörande vederbörande luftfartsleders utbyggnad. Att helt överlämna flygningen över svenskt område åt utländska företag syntes näppeligen kunna komma i fråga med hänsyn till angelägenheten av statskontroll över tidtabeller, taxor och dylikt. Styrelsen ville icke resa någon erinran mot att driften å berörda linjer utfördes enligt trafikplan III. Skulle förutom nattpostflygningarna reguljär trafik överhuvud uppehållas å dessa leder, syntes den föreslagna tidtabellen icke tåla någon reduktion.

Styrelsen hade vidare ingen invändning att göra mot förslaget, att ifrågasvara luftfart anförtröddes åt Aerotransport, ombildat på sätt i betänkandet föresloges. Styrelsen ville därvid ej heller göra någon erinran mot att bolaget bereddes den subvention, som beräknades erforderlig för dess rörelse.

Styrelsen kunde emellertid icke finna, att med nu berörda anordningar allt blivit tillfredsställande ordnat å ifrågasvarande inländska flygleder. Vål syntes, särskilt till en början, den trafik, vilken utövades av Aerotransport och samtrafikerande företag, komma att bli av överbäggande betydelse. Såsom utredningen påpekat, hade man emellertid även att räkna med annan trafik, vars inordning i transportorganisationen säkerligen komme att bereda vissa svårigheter. Statsmakterna hade möjlighet att öva inflytande å denna trafik, dels vid tillståndsgivningen, dels vid bestämmandet av de villkor, på vilka flyglederna skulle ställas till trafikens förfogande. Styrelsen hade ansett sig böra till mer ingående behandling upptaga den senare frågan, vilken i sig inneslöte spörsmålet, huru det ekonomiska förhållandet mellan vederbörande flygbolag och det allmänna såsom ägare av de fasta anläggningarna lämpligen skulle ordnas.

Luftfartsutredningen hade uttalat, att om den principen ansåges vara

riktig, att transportföremålet borde betala alla det begagnade samfärdsmedlets kostnader (flygplatser och flygleder), så skulle vid densamma tillämplande beträffande luftfarten så gott som all svensk flygtrafik nedläggas, och under sådana omständigheter ansåge utredningen att, intill dess möjligen i en framtid flygtrafiken kunde komma att bära sina kostnader, det allmänna borde svara för alla nu ifrågakostnader. Järnvägsstyrelsen kunde icke finna den förebragta argumenteringen bindande och kunde ej biträda den slutsats, till vilken utredningen kommit, det senare även med hänsyn till flygledernas upplåtelse för annan trafik än den statskontrollerade. Något rimligt skäl för gratis upplåtelse av sagda leder åt vare sig privatflyg eller i förvärvssyfte driven luftfart syntes nämligen icke kunna angivas.

De bestämmelser om avgiftsbeläggning, som borde träffas i fråga om icke statskontrollerad trafik, måste draga med sig vissa konsekvenser jämväl för det halvstatliga företaget. Att det allmänna för undvikande av trafikens nedläggande icke kunde undgå att åtminstone till en början taga på sig viss betydande del av totalkostnaderna behöfde icke medföra, att man, vad kostnaderna för markorganisationen anginge, skulle gå till en motsatt ytterlighet och därmed, på sätt som luftfartsutredningen föreslagit, sätta dessa kostnader i särklass. Med hänsyn till att ifrågakostnader komme att bli mycket betydliga och icke kunde undvikas, syntes det oegentligt att principiellt undantaga desamma från täckning till större eller mindre del genom trafikinkomster.

Kostnaden för markorganisation vore icke något för denna trafikgren specifikt utan hade sin fulla motsvarighet inom övriga grenar. Förevarande fördelningsproblem hade också sitt motstykke inom såväl biltrafiken som sjöfarten, medan detsamma automatiskt vunnit sin lösning vid järnvägarna genom driftens monopolisering i banägarens hand. Denna farledskostnadernas allmänlighet medförde, att desamma fördelning mellan trafikanterna och det allmänna bleve själva kärnpartiet i det problemkomplex, som den allmänna transporthushållningens ordnande bildade. Strävandet efter ett samhällsekonomiskt optimum medförde därvid icke, att man skulle söka att för varje gren av landets transportväsen ernå vare sig full täckning genom trafikinkomsterna — så gynnsam vore ställningen icke för någon av dessa grenar — eller procentiskt lika täckning, i vilket fall ett nytt transportmedel givetvis skulle komma i ett hopplöst läge, utan i stället att bidragen borde avvågas så, att en nytillkommande transport minskade det allmännas bidrag i lika mån, vare sig den framfördes med det ena eller det andra transportmedlet. Det allmännas bidragsanspråk borde med andra ord gälla icke trafiklederna utan transportprestationerna. En sådan jämställdhet i fråga om det allmännas bidragsanspråk vore grundförutsättningen för att konkurrensen mellan olika slag av transporter skulle kunna sägas äga rum under lika villkor. Nödvändigheten av viss, sannolikt lång övergångstid för luftfarten såsom nytt transportmedel onödiggjorde emellertid icke ständpunktstagande i princip redan nu till förevarande spörsmål. Det vore nämligen av största vikt, att ett nytt transportmedel pålades skäliga avgifter för begagnande av vägar, farleder eller vad däremot svarade, så snart sig göra läte och om möjligt i samband med själva ledernas tillkomst. All erfarenhet visade, att vad som en gång blivit betraktat såsom en fri nytthet sedermera endast med svårighet kunde avgiftsbeläggas, i vidare mån än vad som motsvarade nytillkommande kostnader.

Trots frånvaron av flygväsendets räntabilitet syntes alltså vissa flygledsavgifter böra uttagas redan från början. Däremot syntes det icke nödvändigt att omedelbart bringa upp dessa till den nivå, som för framtiden kunde anses skälig. Det väsentliga vore, att icke någon skillnad i princip gjordes

mellan ifrågavarande kostnader och de på själva flygningen belöpande, då det gällde rätt till andel i trafikinkomsterna. Vad som erfordrades vore med andra ord, att i luftfartens biljettpriser och fraktavgifter från början inlades eller i varje fall ansåges ingå skäligen flygledsavgift.

För den statsunderstödda flygningen ledde uttagandet av en sådan avgift givetvis till att subventionen måste bli så mycket större. Man syntes till och med få tänka sig, att subventionen höjdes så mycket, som motsvarade flygledsavgiften för såväl Aero transports egna maskiner i reguljär fart som de med dessa alternerande utländska, och någon ekonomisk vinst för statsverket uppstode alltså åtminstone i början icke på anordningen, vad denna trafik anginge. Vad beträffade verkningarna gentemot andra transportmedel, bleve dessa framför allt avhängiga av taxesättningen. För övrig flygtrafik syntes avvägandet av flygledsavgifterna erbjuda det på en gång mest effektiva och smidigaste medel till reglering, varöver samhället förfogade. Detta gällde framför allt enskild flygning.

Uttagandet av flygledsavgifter jämväl å den trafik, för vilken dessa avgifter faktiskt finge tills vidare betalas av staten, ökade väsentligt möjligheten att på lämpligt sätt avgiftsbelägga annan trafik, vare sig denna vore allmän eller enskild. Det låge i sakens natur, att risken för protester och repressalier väsentligt minskades, om alla trafikerande behandlades lika.

Utredningen och sammanställningen av luftfartens kostnader funne styrelsen särdeles värdefull såsom för sakens nationalekonomiska innebörd synnerligen belysande. Järnvägsstyrelsen ville kraftigt understryka de sakkunnigas uttalande beträffande angelägenheten av att, innan ytterligare nya luftfartsleder planerades och anlades, en ingående och fullständig kostnadskalkyl gjordes.

Huru stor inkomstminskningen å statsbanorna kunde bliva, finge erfarenheten närmare visa, men för att ge ett begrepp om dess storleksordning ville styrelsen erinra om de uppgifter i berörda hänseende, som innehölls i styrelsens skrivelse den 30 juni 1934 angående av luftfartsleden Stockholm—Malmö förorsakad inkomstminskning för statens järnvägar (statens järnvägars publikationer. Utredningar m. m. 1934: 2). Styrelsen hade grundat däri refererade summariska beräkningar rörande trafikavledningen på det såsom en arbetshypotes framförda antagandet, att å leden Stockholm—Malmö skulle komma att — vid en viss ej alltför avlägsen tid — framföras 50 platser för flygresande dagligen i vardera riktningen, medförande en trafikavledning av 50 resande per dag eller cirka 18,000 per år och en inkomstminskning för statens järnvägar av brutto 875,000, netto 800,000 kronor, det senare beloppet motsvarande en utebliven förräntning på ett kapital av — efter 4 procents räntefot — 20 miljoner kronor. Luftfartsutredningen hade räknat med 14 platser dagligen i vardera riktningen. Luftfartsutredningen hade emellertid bortsett från all trafik, som låge utanför den uppgjorda planen, medan järnvägsstyrelsens antaganden ginge ut på att ifrågavarande planenliga trafik, till hälften ombesörjd av Aero transport, skulle utgöra blott halvparten av den totala. De tal, som borde ställas mot varandra, vore alltså 14 för luftfartsutredningen och 25 för järnvägsstyrelsen. Reducerades förestående nettoinkostminskning å 800,000 kronor i denna proportion, komme man för leden Stockholm—Malmö till ett belopp av cirka 450,000 kronor.

Beträffande leden Oslo—Göteborg—Köpenhamn—Malmö bleve med hänsyn till den kortare väglängden utesluten statens järnvägars linjer motsvarande inkomstminskning lägre, 250,000 kronor.

Förlusten på grund av trafikavledningen från statens järnvägar syntes alltså få beräknas komma att, måhända redan från början, röra sig omkring

700,000 kronor per år. Givetvis borde också beaktas den ekonomiska betydelsen ur samhällelig synpunkt av den trafikavledning, som komme att äga rum även från andra äldre trafikföretag. Styrelsen beklagade, att icke försök gjorts till ett siffermässigt uttryckande av de samhällsekonomiska fördelarna av luftbefordran, så att ett motställande kunnat ske av de därmed förenade vinsterna, å ena sidan, och det allmänna belastande direkta driftkostnader samt indirekta kostnader genom vållade förluster å andra sidan.

På de fasta anläggningarna och i kostnadshänseende därmed jämförliga anordningar skulle enligt betänkandet komma 1.8 miljon kronor. Aero-transports egna kostnader skulle uppgå till 4.1 miljoner kronor. Av sammanlagda kostnaden, 5.9 miljoner kronor, skulle 2.75 miljoner kronor, d. v. s. inemot hälften, täckas av det allmänna, medan de fasta anläggningarna skulle representera cirka 30 procent av totalkostnaden. Förenämnda båda delsummor, 1.8 och 4.1 miljoner kronor, vore givetvis ej direkt jämförbara; båda gällde emellertid den svenska luftfarten som helhet. Det föreliggande siffermaterialet vore tillräckligt för att visa, att man för de nya inlandslederna tagna för sig komme till ett mycket högre procenttal än nyss angivna 30 och att alltså vid införande av detta såsom en arbetshypotes i varje fall icke erhöles oskäligt höga värden.

Av betänkandet framginge att priserna för de svenska flygstationerna rörande biljetter motsvarande en kilometeravgift av — med ett undantag — minst 20 öre. För sträckan Stockholm—Malmö gäve denna enhetssats ett pris av 110 kronor för enkel biljett och 190 à 200 kronor för tur och retur, beroende på rabattens storlek. Dessa biljettavgifter syntes vara praktiskt sett de allra lägsta, som kunde vara förenliga med luftfartsutredningens uttalande beträffande taxepolitiken. För sträckan Stockholm—Malmö utgjorde järnvägsbiljettpriset (1:a klass sovvagn) kronor 89: 30, d. v. s. för resa fram och åter i runt tal 180 kronor. Vid bedömandet av frågan, huru stor meravgiften för luftbefordran lägst borde vara, borde bland annat bemärkas, att vid flygresa inbesparades vissa utanför biljettkontot liggande kostnader för den resande, vilka i allmänhet vore förbundna med den längre restiden med andra samfärdsmedel. Med anförda biljettpriser gäve nyssberörda procentuella andel en flygledsavgift av cirka 30 kronor för enkel resa.

Det gällde vidare att undersöka, huru detta belopp förhölle sig till det bidrag, som trafiken i fråga, om den gått järnvägsledes, kunde antagas ha lämnat till statens järnvägars fasta kostnader. Rörande detta bidrag hade en beräkning beträffande leden Stockholm—Malmö lämnats i järnvägsstyrelsens nyssnämnda skrivelse den 30 juni 1934, utvisande en inkomstminskning för statens järnvägar per resande av brutto 48, netto 44 kronor.

Det sistnämnda beloppet vore väl ej direkt jämförbart med förenämnda flygledsavgift å 30 kronor men syntes dock visa, att med denna avgift ej gärna kunde erhållas större bidrag till luftfartens fasta kostnader än vad som motsvarade de bortfallande järnvägsmedlen.

Såsom redan framhållits, kunde det emellertid för vinnande av en framtida sund konkurrens icke vara nödvändigt att omedelbart taga upp flygledsavgifter av den storlek, som för framtiden kunde anses skälig. Att man på så sätt icke finge någon fullständig kostnadstäckning syntes självfallet. För leden Stockholm—Malmö bleve till exempel med den antagna trafikomfattningen inkomsten av hel flygledsavgift endast 150,000 kronor. Räknedes för första året med förslagsvis $\frac{2}{3}$ därav, bleve inkomsterna av den planliga trafiken alltså 100,000 kronor. Under den första tiden gällde det emellertid främst att hävda avgiftsprincipen, medan storleken av den erhållna inkomsten spelade en mera underordnad roll.

Nämnda inkomst borde givetvis redovisas å den nya, under utgifter för kapitalökning upptagna »fond» för luftfartsledningarna, vars inrättande föresloges i betänkanudet och beträffande vilken bestämmelserna rörande den nu till inrättande föreslagna statens allmänna fastighetsfond syntes kunna tagas till förebild. Genom denna bokföring erhöles också ett mått på den trafikavledning, som drabbat andra transportmedel, främst statsbanorna, och därmed en säker grund för beräkningen av den reglering av förräntningsanspråken gentemot statens järnvägar, som måste bli en ovillkorlig följd av att med statens järnvägar konkurrerande »luftstambanor» öppnades för allmän trafik. Styrelsen ville framhålla, att minskningen i räntanspråk borde åstadkommas genom en faktisk avlyftning av lånemedel, och ej blott genom en omföring mellan olika rubriker inom statens järnvägars kapitalkonto. Även den beräknade räntan för »lånekapital att finansieras med andra medel än trafikinkomster» åberopades ständigt vid kritik av statens järnvägars ekonomiska förvaltning.

De medel, vilka sålunda avlyftes från statens järnvägars fond, borde påföras fonden för luftfarten. Förräntningen och eventuell amortering av de sålunda överflyttade statslånemedlen borde i en framtid helt belasta luftfarten i form av flygledsavgifter. Intill dess sådana kunde uttagas med tillräckliga belopp, måste finansieringen ordnas på analogt sätt som för statens allmänna fastighetsfond, d. v. s. så, att ett belopp motsvarande skillnaden mellan respektive årsannuitet och beräknad flygledsinkomst upptoges såsom utgift å sjätte huvudtiteln.

Järnvägsstyrelsen måste knyta sitt tillstyrkande av förevarande förslag vid det uttryckliga villkoret, att regleringen — i anledning av viss trafikövergång till luftbefordran — av statsmakternas förräntningsanspråk gentemot statens järnvägar ordnades i huvudsak på det sätt, som här angivits.

Styrelsen ville understryka utredningens uttalande att, i den mån förutsättningar för en höjning av biljettpriserna framdeles ansåges förefinnas, den borde vidtagas, om subventionen därigenom kunde nedbringas. Det vore ett stort allmänt samhällsintresse, att befordringsavgifterna för olika transportsätt, så snart ske kunde, anpassades efter de föränderliga kostnader, som vore förbundna med respektive transportmedels användning. Den föreslagna anknypningen till en viss järnvägsavgift vore att betrakta såsom en tillfällig nödfallsutväg, då per transportenhet räknat samhällets kostnader för flygbefordran vore av en helt annan storleksordning än för järnvägsbefordran överhuvudtaget. För att samhällets kostnader för transportväsendet skulle hållas inom rimliga gränser, vore vid sådant förhållande nödvändigt, att såväl antalet trafikflygplan och dessas kapacitet som flygprestationernas omfattning icke ökades i vidare mån, än vad som motsvarade mängden av sådana transporter, vilka själva kunde bära de merkostnader som uppstode vid övergång till luftbefordran.

Styrelsen ansåge sig också böra framhålla, att även taxan för postbefordran luftledes vore av betydelse icke blott statsfinansiellt utan också järnvägsekonomiskt. Styrelsen syftade därvid närmast på de avgifter, vilka uttoges av den trafikerande allmänheten. En prisskillnad mellan luft- och järnvägsbefordran, vilken understeg den merkostnad, det förra befordrings sättet förorsakade, kunde icke undgå att medföra en samhällsekonomiskt ofördelaktig fördelning av transporterna, järnvägarna till skada.

Riksräkenskapsverket har med anledning av järnvägsstyrelsens utlåtande och luftfartsutredningens uttalande rörande redovisningen i riksstaten av statens kostnader för luftfarten anfört följande:

Såsom inkomster för den av styrelsen avsedda fonden skulle redovisas

förenämnda flygledsavgifter ävensom de för dessa avgifters utfyllande tills vidare erforderliga anslagen å riksstaten jämte direkt till fondens kapitaltillgångar hänförliga löpande intäkter. Såsom utgifter för fonden åter skulle redovisas utom på staten ankommande kostnader för kapitaltillgångarnas underhåll m. m. jämväl kostnaderna för erforderlig årlig avskrivning. I likhet med vad som gällde beträffande övriga produktiva fonder skulle den nya fondens nettoöverskott redovisas å riksstatens inkomstsida och skulle för ändamålet under inkomster av statens improduktiva fonder uppföras en särskild inkomsttitel. Avkastningen av denna inkomsttitel komme härvid att representera den förräntning, som skulle ernås för det i fonden investerade statskapitalet.

Vid bedömandet av järnvägsstyrelsens framställning hade riksräkenskapsverket funnit, att ett uppförande av statens i anläggningar för luftfarten investerade kapital bland statens s. k. produktiva fondtillgångar skulle möjliggöra en fullständigare och mera korrekt redovisning av statens totala kostnader för flygväsendet. Genom den föreslagna anordningen skulle ock fördelningen av statens å skattebudgeten redovisade kostnader för luftfarten på skilda budgetår kunna ordnas efter fullt enhetliga och rationella grunder. Ämbetsverket ville förorda, att utredning verkställdes i syfte att ordna redovisningen över budgeten av statens till flygväsendet hänförliga kapitaltillgångar och med dessa förbundna inkomster och utgifter i huvudsaklig överensstämmelse med de grunder, som föreslagits skola tillämpas vid den i årets statsverksproposition upptagna allmänna fastighetsfonden. Frågan huruvida vid genomförandet av nu omhandlade förslag de berörda kapitaltillgångarna borde redovisas å en för ändamålet nyinrättad fond, såsom järnvägsstyrelsen förordat, eller å en under den i årets statsverksproposition till inrättande föreslagna allmänna fastighetsfonden uppförd delfond eller slutligen å någon redan befintlig statsfond, ansåge riksräkenskapsverket böra upptagas till övervägande i samband med utformandet av den föreslagna nya ordningens detaljer.

Vad anginge järnvägsstyrelsens förslag att till de till luftfarten hänförliga fondmedlen överflytta viss del av statens järnvägars lånemedelskapital, ville riksräkenskapsverket uttala, att ämbetsverket icke funne en dylik överflyttning vara att förorda. Järnvägsstyrelsen kunde visserligen anses äga fog för sitt krav att erhålla kompensation för den inkomstminskning, som genom den statsubventionerade luftfartens utveckling åsamkades statens järnvägar, och ej heller syntes något vara att erinra däremot, att denna kompensation gäves under formen av nedsättning statens järnvägars räntepliktiga lånemedelskapital. För nedskrivning av statens järnvägars lånemedelskapital erforderliga medel syntes emellertid böra i vanlig ordning anvisas å budgeten. Att i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag sammankoppla frågan om denna kapitalnedsättning med frågan om luftfartens finansiering kunde riksräkenskapsverket däremot icke anse motsvara rationella redovisningsprinciper. Riksräkenskapsverket funne det icke heller ekonomiskt motiverat, att ett nytillkommet transportmedel belastades med kostnader, motsvarande den inkomstminskning, som genom trafikavledning åsamkades det äldre transportmedlet. Enligt ämbetsverkets uppfattning borde fastställandet av taxor och avgifter vid luftfarten ävensom beräkningen av förutberörda till flygledsavgifternas utfyllande erforderliga anslag å riksstaten ske med utgångspunkt allenast från flygtrafikens egna förutsättningar och följaktligen statens anspråk på avkastning från den för luftfarten upprättade nya fonden avvågas uteslutande med hänsyn till storleken av det direkt i anläggningar för luftfarten investerade statskapitalet. Riksräkenskapsverket funne sig därjämte böra framhålla, att ett godtagande av järnvägsstyrelsens hithörande

förslag skulle leda till att kapitalöverflyttning till den för luftfarten avsedda fonden borde medgivnas jämväl för andra statliga företag, exempelvis telegrafverket. Ett allmänt tillämnande av den ordning, som järnvägsstyrelsen sålunda förordat, skulle onekligen medföra stor osäkerhet ifråga om redovisningen av statens kapitaltillgångar samt i avsevärd mån komplicera denna redovisning. Även med hänsyn härtill hade ämbetsverket ansett sig böra avstyrka järnvägsstyrelsens nu omhandlade förslag.

Riksräkenskapsverkets ställningstagande i denna fråga stode icke i strid med det av luftfartsutredningen uppställda, av järnvägsstyrelsen understödda kravet, att, innan nya luftfartsleder planerades och anlades, fullständig kostnadskalkyl verkställdes rörande alla med luftfartens utvidgning förenade ekonomiska konsekvenser.

Riksräkenskapsverket ville slutligen i detta sammanhang angiva sin ställning till frågan om redovisningen å riksstaten av de under verkliga inkomster anvisade anslagsmedlen för luftfarten, varutinnan luftfartsutredningen förordat, att samtliga hithörande anslagsmedel sammanfördes under särskild rubrik under sjätte huvudtiteln. Enligt detta förslag skulle alltså å anslag under angivna rubrik redovisas utom för luftfarten avsedda bidrag till enskilda jämväl till luftfarten hänförliga kostnader för vissa i övrigt under andra rubriker i riksstaten upptagna statliga myndigheters verksamhet. Detta luftfartsutredningens förslag funne riksräkenskapsverket sig icke kunna tillstyrka. Enligt ämbetsverkets uppfattning måste nämligen redovisningen å riksstaten av nu omhandlade anslagsmedel förutsättas ske i anslutning till de allmänna grunder för anslagsuppdelningen, som kommit till tillämpning vid den i årets statsverksproposition framlagda, ändrade uppställningen av riksstatens utgiftssida. Vid utformandet av den nya anslagsuppdelningen i riksstaten hade uppställts den grundregeln, att särskilda anslag skulle anvisas för å ena sidan utgifter för statens egen verksamhet och å andra sidan bidrag eller understöd till kommunal eller annan icke statlig verksamhet samt att för det förstnämnda utgiftsändamålet avsedda anslagsmedel — med undantag, i regel, för till dyrtidstillägg och för till ersättning till statens allmänna fastighetsfond anvisade anslagsmedel — skulle sammanföras å anslag under varje särskild myndighet eller myndighetsgrupp.

Med tillämnande av angivna grundregel å redovisningen av ifrågavarande för luftfarten anvisade anslagsmedel syntes följa, att för väderlekstjänsten avsedda anslagsmedel borde — i likhet med vad redan skett i årets riksstatsförslag — uppföras å anslag under statens meteorologisk-hydrografiska anstalt (nionde huvudtiteln) samt att för luftfartsmyndigheten avsedda anslagsmedel borde, under förutsättning att denna myndighet i enlighet med luftfartsutredningens förslag förlades till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, uppföras å anslag under sistnämnda myndighet. Jämväl vid en sålunda anordnad redovisning av de för luftfarten anvisade anslagsmedlen skulle en samlad överblick av statens totala kostnader för nu ifrågavarande ändamål kunna utan svårighet erhållas.

Luftfartsmyndigheten har anfört i huvudsak följande:

Den föreslagna utvidgningen av den statsunderstödda luftfarten funne myndigheten önskvärd och lämplig. Trafikprogrammet enligt nu gällande kontrakt med Aerotransport utgjorde en utökning av den trafik, som stadgats i det första avtalet med bolaget, och erfarenheten hade visat, att den inslagna vägen medfört åsyftat resultat nämligen stegrad trafikfrekvens och förbättrad ekonomi. Det nu framlagda trafikprogrammet kunde anses utgöra ett konsekvent fullföljande av de tidigare planerna för den svenska luftfartens utveckling. Utsträckning och komplettering av linjerna skapade

möjlighet att inom ett företag organiskt sammanhålla våra viktigaste internationella lufttrafikförbindelser och transitoleder inom landet. Samtidigt vunnas fördelen att effektivt kunna utnyttja trafikmateriel och personal. De stora hastigheter, som inom den närmaste framtiden ställdes i utsikt, krävde jämförelsevis långa och genomgående linjer.

Beträffande hittills gjorda utvidgningar av nuvarande trafikprogram hade den principen tillämpats, att tillstånd att upptaga ny verksamhet icke lämnats, med mindre gjorda beräkningar ådagalade, att de med den ökade trafiken förbundna kostnaderna kunde väntas bli täckta av trafikinkomster. Den omständigheten, att tillstånd till trafikering av nya linjer beviljats, kunde alltså icke tagas till intäkt för att de måste för framtiden upprätthållas, även om till följd av förändrade förhållanden för deras drivande skulle erfordras statsunderstöd.

Vad anginge kostnadsberäkningarna för trafikplanen III, syntes vissa utgiftsposter behöva höjas. Å andra sidan vore inkomsterna så försiktigt beräknade, att någon förlust för bolaget icke syntes behöva uppstå, om den föreslagna subventionen tillerkändes bolaget. Även om återbäring av någon del av subventionen i gynnsamma fall kunde komma att äga rum, syntes staten dock icke kunna påräkna någon ränta i form av utdelning på det kapital å 2.5 miljoner kronor, som staten enligt förslaget skulle insätta i bolaget. Under det att bolaget för närvarande finge lån från luftfartslänefonden mot 4 $\frac{1}{2}$ procent ränta för inköp av flygplan och motorer, skulle bolaget hädanefter slippa att betala sådan ränta. Subventionen ökades alltså med räntan å 2.5 miljoner kronor. Då detta kapital torde bli räntelöst, kunde ifrågasättas, om det enligt hittills följda budgetprinciper kunde anvisas att utgå av lånemedel.

Samma tvekan syntes kunna råda beträffande kapital för belysningsanläggningar m. m. för luftfartslederna, därest postverket befriades från utgifter för dessa leder och desamma avgiftsfritt upplätes åt alla flygtrafikanter och sålunda även åt postverket.

Med anledning av luftfartsutredningens yttrande om angelägenheten av att, innan nya luftfartsleder planerades och anlades, en fullständig kostnads-kalkyl gjordes, ville luftfartsmyndigheten erinra om att en dylik kostnads-kalkyl, som avsåge en framtida utnyttjning, med hänsyn till de snabbt förändrade tekniska och ekonomiska förutsättningarna vore vanskelig att utföra. De hittills vidtagna åtgärderna rörande luftfartsleder syntes därför huvudsakligen grunda sig på förtroende till luftfartens stora utvecklingsmöjligheter även i ekonomiskt avseende. I statsverkspropositionen till 1932 års riksdag, vari plan för luftfartslederna framlagts för riksdagen, hade även angivits de ungefärliga kostnaderna för belysningsanläggningar för lederna.

Den omständigheten, att luftfartsleder inrättades, syntes icke behöva medföra, att vare sig svenska eller utländska luftfartsföretag kunde påfordra att utan ersättning tillhandahållas den radio- och väderlekstjänst, som erfordrades för ledernas trafikering.

Om luftfartsmyndigheten således icke hade något att erinra mot trafikprogrammet, ville myndigheten emellertid påpeka, att en övergångsperiod omfattande förslagsvis ett år borde förutses, under vilken full årstrafik på vissa linjer, exempelvis de som berörde Oslo, Stockholm och Helsingfors, icke skulle behöva utföras. Trafiken borde under detta år kunna något begränsas för att därmed underlätta dess anpassning efter helt nya förhållanden. En dylik begränsning skulle enligt § 3 i det föreslagna kontraktet kunna genomföras, därvid viss nedsättning av subventionen kunde äga rum. Enligt luftfartsmyndighetens mening borde man normalt räkna med ett modifierat trafikprogram för år 1937.

Statskontoret ville icke framställa erinran emot att trafikplan III lades till grund för luftfartsfrågans ordnande men hade icke kunnat underlåta att giva uttryck åt vissa farhågor för att de ekonomiska beräkningarna måhända vore väl optimistiska. Möjligen kunde det ifrågasättas, om ej för att nedbringa utgifterna heltrafiken på vissa linjer åtminstone under någon del av året och till en början borde inskränkas till halvtrafik, ett spörsmål, som dock undandroge sig statskontorets närmare bedömande.

I fråga om taxepolitiken anslöte sig statskontoret till luftfartsutredningens uttalanden om framtida höjning av biljettpriserna och biljettprisernas avvägning tillsvärdare med hänsyn till kostnaderna för första klass järnvägsbiljett jämte i förekommande fall sovplatsbiljett.

Beträffande utredningens förslag om uppdrag åt järnvägsstyrelsen att i sin om tid till Kungl. Maj:ts inkomma med utredning och förslag rörande reglering av statens järnvägars förräntningsskyldighet, funne statskontoret, under framhållande av att denna skyldighet i mycket hög grad påverkades även av andra faktorer än flygtrafikens utveckling, åtskilliga skäl tala för att en dylik utredning komme till stånd.

Mot förslaget att staten skulle ombesörja förvaltningen av flyglederna samt bestrida de årliga utgifterna för dessas underhåll och drift, hade statskontoret, som ville erinra, att dessa flygleder tillkommit genom direkta åtgärder från statens sida, intet att invända.

Luftfartsutredningen hade på grund av den ringa olycksfallsrisken icke beräknat några kostnader för olycksfallsersättningar, trots att det ansetts, att bolaget skulle ikläda sig ansvar till ett belopp av 25,000 kronor för varje passagerare, som använde bolaget tillhörigt persontrafikplan. Därest dylika ersättningar ytterst skulle komma att bestridas av statsmedel, kunde det ifrågasättas, huruvida därvid självrisk borde tagas eller försäkring i någon form ordnas. Statskontoret hade velat fästa uppmärksamheten på detta förhållande, då det självfallet icke vore uteslutet, att olyckor kunde inträffa, som kunde medföra betydande utgifter i form av olycksfallsersättningar.

Generaltullstyrelsen har, med överlämnande av yttranden från tulldirektörerna i Stockholm, Göteborg och Malmö, anført, att den utvidgade lufttrafiken antagligen komme att medföra ökade utgifter för tullverket, ehuru desamma icke nu kunde beräknas.

Kommerskollegium har anført:

Kollegium hade tidigare betonat önskvärdheten av att de svenska flyglinjerna utvecklades till trafik på London, Paris, Berlin och Leningrad samt att vid en utveckling av de inhemska flyglederna i första hand komme i fråga leden Stockholm—Göteborg, varjämte en förbindelse borde upprättas på Norrland.

Det förefölle kollegium, att trafikplan III närmast borde ifrågakomma till genomförande under närmaste tid. Visserligen hade här varken leden Stockholm—Göteborg eller Norrlandsleden medtagits, ej heller den östra utlandslinjen utbyggt längre än till Tallinn, men i anseende till de ekonomiska uppoffringar för statsverket, som en komplettering härutinnan av flygväsendet skulle medföra, ansåge sig dock kollegium ej böra ifrågasätta, att man för närvarande sträckte sig längre än till trafikplan III.

Kollegium ville dock framhålla vikten av att man på ledande håll inom flygväsendet uppmärksammade det starka intresse, som från den norrländska affärsvärldens sida lagts i dagen för en utvidgning av flygförbindelsen norröver, och att så snart möjlighet kunde erbjuda sig att — om ock till en början i begränsad utsträckning — sätta i gång flygtrafik på Norrland, så också skedde.

Att prisen å inrikes linjer, såsom luftfartsutredningen förutsatte, sattes något över första klass järnvägsbiljett med inräknande av sovplatsavgift, där sovvagn brukade användas, syntes kollegium själfallet. Hur långt man härvid kunde gå utan att hämma trafikens naturliga utveckling och utan att behövet av statssubvention behövde göra sig i ökad grad gällande syntes kunna fastställas först efter en mera detaljerad utredning angående kostnaderna för denna trafik och deras bestridande, därvid de förutsättningar, från vilka luftfartsutredningen utgått, i stort sett syntes godtagbara. Tid efter annan måste naturligtvis resultatet av en sådan utredning överses och anpassas efter förhandenvarande förhållanden.

Handelskamrarna hava genomgående förordat luftfartsutredningens förslag med vissa erinringar i detaljfrågor.

Sveriges redareförening framhåller önskvärdheten av en flyglinje Stockholm—Göteborg, särskilt som den i ekonomiskt hänseende skulle hava utsikt att bäst bära sig. Biljettpriserna finge icke med hjälp av statssubvention nedbringas till den grad, att sjötrafiken berövades ett passagerarklientel, som icke skulle haft behov av att utnyttja de fördelar av lufttrafiken, som motiverade ett understöd från det allmännas sida. Det kunde i detta sammanhang erinras om de betungande umgälder till stat och kommun, som sjöfarten hade att erlagga. Luftfarten däremot skulle enligt förslaget icke påläggas andra avgifter än en mindre sådan för begagnande av flygplatserna. För dem, som begagnade flyglägenheterna, syntes biljettpriset icke hava avgörande betydelse. Föreningen kunde icke finna annat än att de argument, som av järnvägsstyrelsen åberopats, kunde av enskilda rederier åberopas för kompensation för minskade inkomster, och föreningen delade icke utredningens uppfattning härutinnan.

Sveriges allmänna sjöfartsförening har icke haft något att erinra mot den föreslagna trafikplanen III, ehuru det varit önskvärt att nu inrätta även linjen Stockholm—Göteborg till befrämjande av genomgångstrafiken mellan våra östra grannländer samt Norge och England. Föreningen har vidare framhållit angelägenheten av att noga tillse, att icke någon oskäligen skada tillfogas sjöförbindelserna genom flygtrafiken, samt att med hänsyn till taxepolitikens betydelse för konkurrensförhållandets utveckling stor vikt låge uppå, att denna angelägenhet komme att handhas med all omsorg och med beaktande av alla de faktorer, ej minst av handels- och kommunikationspolitisk natur, som kunde anses vara av betydelse för frågans bedömande.

Chefen för generalstaben har framhållit, att det ur militär synpunkt vore i första hand önskvärt, att lufttrafiken inom landet tillgodosåges, samt att den betydelsefulla linjen Stockholm—Luleå, om den icke nu komme till utförande, borde förberedas så att trafiken snabbt kunde igångsättas, då erfarenheter från annan inländsk trafik erhållits.

Chefen för marinstaben har framhållit den civila luftfartens betydelse för försvaret genom denna luftfarts goda möjligheter att göra värdefulla erfarenheter, som borde samlas och bearbetas för att på lämpligt sätt ställas till de militära myndigheternas disposition. Den inhemska flygplantillverkningen borde kunna utvidgas till självständig konstruktiv verksamhet, vilket ur försvarets synpunkt vore eftersträfvansvärt. Ett omfattande civilt flygväsende utgjorde i viss mån en förutsättning för flygvapnets utveckling i fred och fortbestånd under krig. En flygled Stockholm—Norrländ vore ur militär synpunkt synnerligen önskvärd. Utnyttjades sjöflygplan i stället för, såsom luftfartsutredningen tänkt sig, landflygplan, bleve kostnaderna säkerligen avsevärt mindre. Atminstone borde försöksflygning anställas. Även linjen Stockholm—Göteborg syntes kunna bliva av stort värde ur trafiksynpunkt.

Chefen för flygvapnet anför, att den civila luftfartens utveckling i Sverige i hög grad vore ett militärt intresse, med hänsyn icke endast till personalfrågan utan och till det civila flygplanbeståndets kvalitet och storlek, trafiklinjernas sträckning och markorganisation, organ för teknisk forskning, kontroll m. m. samt icke minst flygindustrien. En vitt utgrenad och livlig trafik inom landet vore ägnad att stimulera allmänhetens intresse och därmed utveckla den enskilda flygverksamheten, vilken vore av betydelse med hänsyn till flygvapnets personalbehov i krig. Landets bestånd av trafikplan bleve av betydelse med hänsyn till det stora behovet av transportplan i krig. Av stor militär betydelse vore flygstationer och landningsplatser i vårt land, särskilt där terrängen erbjöde små möjligheter till basering av flygförband, såsom i Norrland. Flygvapnet kunde å andra sidan verksamt understödja och medverka vid nya trafikleders uppläggning och utbyggnad, varpå exempel givits i Nordamerika och Holland. Ett nära samarbete mellan militära och civila flygmyndigheter erfordrades, bland annat för tillgodogörande av flygtekniska erfarenheter.

Chefen för flygvapnet har vidare framhållit betydelsen av inhemsk flygindustri. Möjligheterna att utöka underlaget för en dylik industri genom att den statsunderstödda luftfartens materielbehov även byggde på densamma borde så tidigt som möjligt utnyttjas.

Då den inrikes luftfarten och särskilt linjen Stockholm—Luleå ur försvarssynpunkt vore i första hand av betydelse, syntes det önskvärt att taga under omprövning åtgärder för att snarast få till stånd nämnda linje. Härvid syntes följande förslag kunna tjäna till utgångspunkt. Erforderliga landningsplatser utfördes som reservarbeten i två etapper. Trafiken upptoges successivt, till en början endast postflygning. Flygplan i fullgott tekniskt skick men omoderna från militär synpunkt, förare ur reservpersonalen och mekaniker ställdes till luftfartsbolagets förfogande av flygvapnet mot ersättning. Denna drift förorsakade jämförelsevis ringa kostnader och vore av betydelse från militär synpunkt med hänsyn bland annat till personalens flygträning. I detta sammanhang framhålles, att ränteberäkningen på flygledskapitlet — huvudsakligen arbetslöshetsmedel — borde ske efter andra grunder än för vanliga kapitalutgifter.

Såsom närmast följande trafikled vore linjen Stockholm—Oslo norr om Väneren ur militär synpunkt att föredraga framför Stockholm—Göteborg.

Överståhållarämbetet har ur de synpunkter, ämbetet äger företräda, icke funnit något att erinra mot luftfartsutredningens förslag.

Stockholms stadsfullmäktige hava åberopat yttranden av flyghamnsstyrelsen och stadskollegiet. Flyghamnsstyrelsen, som ansett tidpunkten ännu icke vara inne att taga ställning till trafikplanen, har emellertid framhållit, att huvudstadens anknytande till det europeiska lufttrafiknätet sedan länge måst anses såsom det viktigaste önskemålet i fråga om den svenska reguljära lufttrafikens utbyggande.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har funnit luftfartsutredningens förslag till utvidgning av lufttrafiken riktigt avvägt, därvid länsstyrelsen förutsatt att vid taxesättningen hänsyn toges till andra trafikmedel.

Svenska järnvägsföreningen har funnit förslaget om genomförande av trafikplan III väl motiverat. Föreningen understryker vikten av särskild uppmärksamhet å taxepolitiken, ej minst vid annan trafik än den subventionerade. Utan yrkande vill föreningen framhålla såsom ett krav för framtiden, att kostnaderna för flygplatser och flygleder, åtminstone de direkta kost-

naderna för underhåll och skötsel, böra medtagas i beräkningen av luftfartens självkostnader.

Aktiebolaget Aerotransport har anfört:

Bolaget anslöte sig till det av utredningen föreslagna trafikalternativet III. Trafik på däri upptagna sträckor syntes göra det möjligt att driva lufttrafiken på för närvarande mest ekonomiska sätt genom att flygplan och organisation finge sin bästa utnyttjning på för Sverige viktiga flyglinjer, där resandefrekvensen kunde väntas bliva högst betydande och tidsvinsten vid postbefordran avsevärd. Särskilt ansåge sig bolaget böra understryka vikten av att de mellan Sverige samt Berlin, London och Paris för vårt land betydelsefulla flyglederna komme att snarast i samförstånd med de utländska flygföretagen trafikeras, dels emedan härigenom borde vinnas största utsikt att betrygga ordnandet av för svenska intressen lämpade trafikprogram, och dels emedan trafikfrekvensen på dessa linjer vore mycket god och kunde förväntas så öka bolagets trafikinkomster, att överskottet på denna trafik verksamt komme att bidra till bolagets möjligheter att i övrigt utveckla sin luftfart, i främsta rummet på inrikeslinjerna.

Bolaget anslöte sig även till utredningens uppfattning beträffande utvecklingen av lufttrafik på andra linjer inom landet, i främsta rummet Stockholm—Göteborg—Oslo, eventuellt Stockholm—Oslo, och Stockholm—Norrland. Det syntes bolaget emellertid vara av vikt, att redan nu förberedande åtgärder företoges för reservering av mark till flygfält utmed dessa inrikeslinjer, där sådana för landningsfält lämpliga områden funnes, så att dessa icke toges i anspråk för annat ändamål.

Beträffande de av luftfartsutredningen framlagda kostnadsberäkningarna ville bolaget framhålla, att förändrade tekniska och ekonomiska förutsättningar för trafikens genomförande i framtiden kunde medföra, att förändringar behövde vidtagas i kalkylerna. Det trafikprogram, som innefattades under alternativ III, syntes bolaget dock nu möjligt att genomföra med stöd av det av utredningen föreslagna subventionsbeloppet.

Innan jag ingår på frågan om den svenska luftfartens trafikprogram och ekonomi efter utgången av år 1936 och vissa därmed sammanhängande spörsmål, vill jag förutskicka, att jag i ett senare sammanhang kommer att förorda, att denna trafikverksamhet, på sätt luftfartsutredningen föreslagit, alltjämt må omhänderhavas av aktiebolaget Aerotransport ehuru med staten som dominerande delägare. Detta innebär även att ett mot bolagets behov av nytt kapital för materielanskaffning svarande belopp av staten investeras i bolaget genom tecknande av nya aktier, för vilket ändamål jag förordar, att lånemedel tagas i anspråk.

Vad därefter angår det trafikprogram, efter vilket en svensk luftfart bör organiseras och kostnaderna beräknas, har luftfartsutredningen, såsom av den lämnade redogörelsen framgår, haft under övervägande i huvudsak fyra trafikplaner, för vilka särskilda kostnadsberäkningar verkstälts. Av dessa planer har luftfartsutredningen stannat vid att förorda »trafikplan III», vilken av de kostnadsberäknade planerna är den till trafikomfattningen vidlyftigaste men dock enligt beräkningarna den som, fränsett »trafikplan I» vilken upptager en trafik av nuvarande omfattning, kräver det jämförelsevis lägsta statsunderstödet, 950,000 kronor.

Uppenbart är att även andra trafikprogram än de av luftfartsutredningen

ifrågasatta skulle kunna komma under övervägande. Av vikt är emellertid att i möjlig mån främst sådana trafiklinjer utväljas, vid vilka trafikinkomsterna kunna lämna täckning, förutom av de utav trafiken direkt avhängiga löpande kostnaderna, jämväl av någon del av företagets fasta kostnader; de senare torde inom vissa gränser för trafikomfattningen vara i stort sett stabila. Å andra sidan har riksdagen vid olika tillfällen framhållit, att även den inhemska flygtrafikens utveckling borde befrämjas. Med hänsyn till att de huvudsakligen på bekostnad av statsmedel anlagda flyglederna Stockholm—Malmö och Malmö—Göteborg—norska gränsen under nästa år torde bli färdigställda, synes det mig heller knappast böra sättas i fråga att fortfarande begränsa den svenska luftfarten till trafik på utländska linjer, även om inrättandet av luftfart utefter nämnda flygleder skulle innebära väsentligt ökade anspråk på statssubventionens storlek. Man torde alltså få utgå från, att svensk luftfart även bör omfatta trafik på linjerna Stockholm—Malmö och Oslo—Göteborg—Malmö. Dessa linjer ingå också i nyssnämnda trafikplan III.

Vad angår de i samma trafikplan ingående utländska linjerna, Stockholm—Helsingfors—Tallinn, Malmö—Berlin samt Malmö—Amsterdam—London och Amsterdam—Paris, hava inom departementet undersökningar verkställda i syfte att utröna, huruvida genom avkortning eller indragning av en eller annan sträcka trafikprogrammets kostnader och därmed subventionsbehovet kunde nedbringas. Överslagsvis gjorda beräkningar synas emellertid giva vid handen, att en sådan åtgärd allenast skulle medföra jämförelsevis obetydlig minskning av detta behov. Förklaringen till detta torde ligga huvudsakligen däri, att det ekonomiska utfallet av en reducering av ett visst trafikprogram är starkt beroende av möjligheten att samtidigt minska den i kalkylerna ingående trafikmaterielen, främst antalet flygplan, och en sådan möjlighet framträder först vid mera avsevärda inskränkningar i programmet. Till belysning av flygplankostnadens inverkan på här förevarande fråga må nämnas, att kostnaden för ett flygplan, av luftfartsutredningen angiven till 400,000 kronor, sannolikt tills vidare måste avskrivas under loppet av fyra år och alltså belastar kostnadssidan med ett belopp av 100,000 kronor för år, vartill komma försäkringskostnader med cirka 45,000 kronor. Ytterligare må framhållas, att en förkortning av de i trafikplan III upptagna utlandslinjerna medför viss risk för försämring av trafikiinkomsterna. Man torde nämligen, som redan förut framhållits, från och med år 1937 hava att räkna med att utländska bolag öppna linjer å såväl Stockholm som Göteborg, och trafikanterna söka sig av naturliga skäl till de företag, som därifrån kunna erbjuda genomgående linjer till utlandet.

En svensk lufttrafikplan, som anses böra innefatta jämväl inrikes linjer, synes alltså under för handen varande förhållanden lämpligen icke böra givas mindre omfattning än den av luftfartsutredningen förordade trafikplanen III. Jag förutsätter emellertid, att beskärning av detta trafikprogram även under koncessionstiden skall kunna ske för det fall, att upprätthållandet av någon eller några linjer skulle visa sig i särskild grad förlustbringande.

Beträffande det på sina håll framförda önskemålet om en utökning av de inrikes trafiklinjerna till att omfatta jämväl sträckorna Stockholm—Norrland samt Stockholm—Göteborg eller Stockholm—Oslo, finner jag visserligen goda skäl kunna anföras för inrättande av särskilt förstnämnda linje men anser i likhet med luftfartsutredningen, att de icke för närvarande kunna komma i fråga på grund av de stora kostnader som dessa flygleders anläggande och trafikens uppehållande skulle ådraga statsverket.

Med hänsyn till det anförda och under hänvisning i övrigt till vad luftfartsutredningen anfört vill jag alltså förorda, att förutnämnda trafikplan III lägges till grund för bestämmandet av statens understöd till den svenska flygtrafiken efter utgången av år 1936.

Luftfartsutredningens kostnadsberäkningar beträffande nämnda trafikplan upptaga ett subventionsbelopp av i runt tal 950,000 kronor för år 1937 med en successiv årlig minskning av 75,000 kronor. Under det sista året av den avtalsperiod, som närmast är i fråga — åren 1937—1942 — skulle alltså subventionsbehovet hava nedgått till 575,000 kronor. Ehuru kostnadsberäkningar av förevarande art måste bliva i viss mån osäkra med hänsyn såväl till den betydande tidsperiod de avse som i betraktande av de ovissa moment av skilda slag, som ingå i desamma, torde luftfartsutredningens beräkningar, såsom luftfartsmyndigheten vitsordat, i stort sett vara av beskaffenhet att kunna godtagas. Emellertid vill jag i detta sammanhang framhålla, att jag, såsom jag senare kommer att närmare utveckla, för min del icke kan förorda, att posttransporterna å dagflyglinjerna fortsättningsvis må omfatta även annan än luftfrankerad brevpost. Ehuru kostnadsberäkningarna icke uppgjorts med denna utgångspunkt, anser jag mig sakna anledning att på grund härav ifrågasätta en höjning av subventionsbeloppet.

I nämnda subventionsbelopp har luftfartsutredningen inräknat vad som erfordras för en till fyra procent maximerad årlig utdelning å det nuvarande aktiekapitalet, 584,000 kronor. Såsom i ett senare sammanhang kommer att närmare beröras, har luftfartsutredningen ansett en i viss mån garanterad utdelning vara nödvändig för att kunna bibehålla de enskilda intressena i aktiebolaget Aerotransport och i sådant hänseende föreslagit preferensställning för det nuvarande aktiekapitalet i förhållande till det kapital, staten förutsättes skola investera. I nämnda sammanhang kommer jag emellertid att föreslå, att alla aktier i bolaget göras likaberättigade. I anslutning härtill anser jag mig böra föreslå, att jämväl utdelning å statens aktier inräknas i subventionen, vilket förfaringssätt synes vara den från skilda synpunkter lämpligaste formen för redovisning av räntekostnaderna för det investerade kapitalet, vilket synes böra utgå av lånemedel. Då detta statskapital föreslås till 2.5 miljoner kronor, kräver utdelning efter fyra procent å detsamma en höjning av subventionsbeloppet med 100,000 kronor till 1,050,000 kronor för år 1937. I berörda sammanhang kommer jag att närmare ingå på de särskilda bestämmelser i det nya avtalet med Aerotransport, som denna anordning torde påkalla. I enlighet med luftfartsutredningens förslag torde det sålunda för år 1937 förordade subventionsbeloppet böra för varje följande år minskas med 75,000 kronor.

I fråga om den taxepolitik, som bör föras beträffande den svenska luftfarten, har jag redan tidigare angivit min ståndpunkt, i vad det gäller riktlinjerna för passagerareavgifternas bestämmande, och kommer att längre fram yttra mig rörande flygpostbefordringen. Järnvägsstyrelsen har i sitt utlåtande såsom en riktig princip framhållit, att luftfarten borde, om än till en början endast i viss utsträckning, belastas med en flygledsavgift såsom tilllägg till den nuvarande transporttaxan. För det statsunderstödda svenska trafikföretagets del skulle detta tillvidare endast innebära ett ökat subventionsbehov, medan viss inkomst skulle beredas statsverket genom de avgifter, som erlades av andra och främst utländska luftfartsföretag. Ehuru onekligen fog finnes för detta förslag, tala dock däremot vissa praktiska skäl av ekonomisk natur. Visserligen skulle all luftfart inom Sverige bli likställd med avseende å flygledsavgiftens uttagande, men det kan befaras att de andra länder, vilkas luftfartsföretag skulle komma att trafikera de svenska flyglederna och avkrävas flygledsavgift, komme att uttaga motsvarande avgift av Aerotransport för användning av flyglederna inom respektive länder. Liksom hittills inom Sverige är det i utlandet annars praxis, att staten eller kommunerna tillhandahålla flyglederna utan att påfordra en mot kostnaderna för desamma svarande avgift av luftfartsföretagen. Upptagandet av en svensk flygledsavgift kan sålunda leda till ökade utgifter för statsverket. I likhet med luftfartsutredningen hyser jag därför den uppfattningen, att kostnaderna för de svenska flyglederna åtminstone tillvidare böra förbliva en statens respektive vederbörande kommuners angelägenhet.

Ett av järnvägsstyrelsen — i anslutning till luftfartsutredningens yttrande om sammanförande av de under utgifter för kapitalökning upptagna luftfartsanslagen under en gemensam rubrik — väckt spörsmål om inrättande av en särskild fond för luftfarten med i huvudsak samma konstruktion som den av Kungl. Maj:t i proposition till pågående riksdag föreslagna »statens allmänna fastighetsfond» synes emellertid, oavsett ståndpunkts-tagandet till frågan om flygledsavgifter, vara beaktansvärt. Riksräkenskapsverket har anslutit sig till denna tanke under framhållande av att spörsmålet dock krävde särskild utredning. Även enligt min mening måste det från statsfinansiella synpunkter betraktas såsom en angelägenhet av vikt, att möjlighet vinnes till samlad överblick av de kostnader, som statsverket åsamkas genom luftfarten, en överblick som uppenbarligen kräver en bättre redovisning av de skilda utgifterna än för närvarande är fallet. Jag avser därför att föreslå Kungl. Maj:t att låta verkställa utredning om den lämpligaste anordningen för en sådan redovisning.

I förevarande sammanhang har järnvägsstyrelsen påyrkat, att det nya trafikmedlet luftfarten skulle belastas med det statens järnvägars kapital, som till följd av konkurrensen från luftfartens sida är eller bliver oräntabelt. I likhet med riksräkenskapsverket finner jag detta icke skäligen kunna sättas i fråga. Även oavsett de invändningar, som från synpunkten av reda i statsbokföringen kunna framställas mot en dylik anordning, torde järnvägsstyrelsens förslag innebära alltför vittgående anspråk på den nya trafikorgani-

sationens ekonomi. Frågan om nedskrivning av statens järnvägars i första hand räntepfiktiga kapital torde emellertid få upptagas till särskild prövning på basis av de utredningar, som järnvägsstyrelsen i sinom tid kan förebringa.

Formen för linjetrafikens bedrivande.

I det föregående har jag på anförda skäl förordat, att svensk statsunderstödd luftfart må bedrivas även efter utgången av år 1936. Det återstår då att klargöra den organisationsform, som är för ändamålet lämpligast. Beträffande den statsunderstödda reguljära luftfartens hittillsvarande organisation torde jag få erinra om följande:

All statsunderstödd svensk flyglinjetrafik har utförts av aktiebolaget Aerotransport. Bolagets aktiekapital är i sin helhet tillskjutet av enskilda personer och privata företag. För att möjliggöra driftens uppehållande lämnar staten en årlig subvention för vissa minimiprestationer i enlighet med de närmare bestämmelserna i det mellan staten och bolaget träffade avtalet. Men härutöver har staten ytterligare lämnat bistånd genom lån ur luftfartslånefonden för inköp av flygmateriel. Av bolagets eventuella vinst må utdelning till aktieägare med högst 6 procent ske, innan någon del av uppuret subventionsbelopp enligt § 5 i gällande avtal skall återbäras. Med hänsyn till de ekonomiska uppoffringar, som staten sålunda iklätt sig, har en viss kontroll över bolagets verksamhet ansetts påkallad. Sålunda har åt Kungl. Maj:t förbehållits att utse styrelsens ordförande samt en revisor och en suppleant för denne att å statens vägnar deltaga i granskningen av styrelsens förvaltning och bolagets räkenskaper. Därjämte har staten förbehållit sig att genom en av Kungl. Maj:t utsedd granskningsman fortlöpande och i detalj följa bolagets verksamhet. I korthet torde det nuvarande systemet kunna karakteriseras på följande sätt. Det privata aktiekapitalet utgör bolagets rörelsekapital, genom luftfartslånefonden finansieras materielanskaffningar, varjämte bolaget erhåller en under avtalstiden fixerad statssubvention, som icke kan minskas i annat fall än att bolaget icke fullgör i avtalet stadgade minimiprestationer. Rörelsen bedrivs under ett enskilt företags fria former, men staten utövar viss kontroll i syfte att statens ekonomiska bistånd må utnyttjas för avsett ändamål.

Luftfartsutredningen har för sin del föreslagit, att Aerotransport, efter viss omorganisation, med staten såsom störste delägare alltjämt ensamt skall omhändervärdas ifrågakommande trafik. Härom anföres i betänkandet:

Det av utredningen förordade trafikprogrammet innebure en icke obetydlig ökning av linjetrafiken i syfte att redan från början säkerställa det svenska inflytandet på de för landet viktigaste flygförbindelserna. Till följande på det mest praktiska och ekonomiska sätt av detta syfte syntes det lämpligast, att driften koncentrerades till ett enda företag. Såväl materiel som personal kunde då komma till den mest effektiva användningen, varjämte administrationskostnaderna bleve de lägsta möjliga i förhållande till antalet flygkilometer. Allt detta vore av avgörande betydelse med hänsyn därtill, att statsunderstöd i viss ökad utsträckning under icke bestämbar tid framåt bleve nödvändigt. Inom de på luftfartens område ledande staterna Tyskland, England, Frankrike, Holland och Italien vore den subventionerade linjetrafiken överlåten på ett enda företag. Endast i Tjeckoslovakien vore statsunderstödet fördelat på två företag.

Med avseende å frågan, huruvida även i fortsättningen ett enskilt företag borde ombesörja den svenska flygtrafiken eller om icke staten i en eller annan

form lämpligen borde handhava denna verksamhet, vore att ihågkomma, att man redan för de närmaste åren hade anledning räkna med, att linjeflygningen komme att bedrivas i en avsevärt större omfattning än för närvarande, bland annat genom tillkomsten av de inrikes flyglinjerna. Det bleve under sådana förhållanden nödvändigt, att ökad hänsyn toges till de förefintliga kommunikationsföretag, till vilka luftfarten komme i konkurrensförhållande. Om det nya samfärdsmedlet komme under statligt inflytande, underlättades möjligheterna till ett rättvist avvägande mellan de olika företagens intressen. Härtill komme att med bibehållande av det privata företaget i dess nuvarande form framdeles större svårigheter uppstode vid beräkandet och fastställandet av den erforderliga subventionen, vilket måste ske under samtidigt beaktande av aktieägarnas berättigade intressen. Förutom subventionen behövdes för erforderlig ny materiel kapitaltillskott av sådan storlek, att man knappast kunde förvänta, att ett enskilt företag genom upplåning eller ökning av sitt kapital skulle förmå anskaffa det samma, varför staten syntes behöva lämna bistånd i större utsträckning än hitintills.

Om luftfartsutredningen sålunda ansåge, att staten borde hava det avgörande inflytandet över den svenska flygtrafiken, hade utredningen å andra sidan icke kunnat förbise, att vissa svårigheter mötte för en rent statlig organisation av luftfarten. Härom anföres vidare:

Samarbetet och samtrafiken med främmande flygföretag vore av största betydelse, och de förhandlingar, som ständigt måste föras med dessa, hade stor ekonomisk räckvidd. Samarbetet underlättades, om det finge bedrivas under de mera obundna och smidiga former, som vanligen kännetecknade förhandlingar mellan självständiga företag. Beaktas borde jämväl, att för anslutning till International Air Traffic Association »IATA» — den internationella sammanslutningen på luftfartens område — uppställts som villkor, att vederbörande företag icke vore rent statligt. Till följd härav vore samtliga ledande europeiska flygföretag organiserade under bolagsform. För luftfarten vore det av största värde, att organisationsformen medgäve ett snabbt och affärsmässigt handlande och en bättre anpassning efter utvecklingen än ett rent statligt företag. Med hänsyn till att förhållandena vid trafikflygningen vore så väsentligt skilda från dem vid statens affärsdrivande företag, förefunnes ej heller anledning att av uniformitetshänsyn söka åvägbringa en med dessa senare överensstämmande organisation. Ätminstone till en början syntes det önskvärt att civilflygningen hade större frihet exempelvis i fråga om anställnings- och avlöningsformer än vad tillämpningen av ett med hänsyn till andra verksamhetsgrenar utarbetat avlöningsreglemente erbjöde.

Organisationsfrågan syntes luftfartsutredningen kunna tillfredsställande lösas på det sätt, som kommit till användning vid viss annan statens affärsverksamhet, nämligen genom ett särskilt bolag, däri staten förbehölle sig det avgörande inflytandet. Samtidigt som nyss antydda svårigheter vid en ren statsdrift undanröjdes, hade statsmakterna oförminskade möjligheter att i fråga om verksamheten giva behövliga direktiv. I första hand syntes böra undersökas, om ej Aerotransport lämpligen kunde omorganiseras för ändamålet. Detta bolag hade, säger luftfartsutredningen, hittills skött och utvecklat trafiken på ett fullt tillfredsställande sätt, och företaget hade genom sin verksamhet under årens lopp skapat en betydande »goodwill», vilken det borde vara angeläget att tillgodogöra den framtida trafiken. Bolaget för-

fogade över en väl utbildad och skicklig flygarekår samt en framstående teknisk organisation, vilket allt liksom bolagets övriga organisationsapparat uppenbarligen skulle bli en värdefull framtida tillgång. I detta sammanhang borde även erinras om bestämmelsen i § 22 av nu gällande avtal, att bolaget, därest staten efter utgången av avtalets giltighetstid fortsatte att understödja luftfart på i avtalet inbegripna linjer, skulle, om ej särskilda skäl däremot föreläge, företrädesvis komma i fråga som kontrahent vid nytt subventionsavtals slutande. Vidare anför luftfartsutredningen:

En omorganisation av Aerotransport i angivna syfte synes kunna ske på följande sätt. Innehavarna av de nuvarande aktierna erhålla preferensaktier till belopp motsvarande 584,000 kronor. I stället för att tillhandahålla lån ur luftfartslånefonden ingår staten såsom delägare i bolaget genom att teckna stamaktier till det för nyanskaffning av flygmateriel m. m. erforderliga beloppet, förslagsvis 2,500,000 kronor. Härigenom berättigas staten att i bolagsstyrelsen insätta tillräckligt antal ledamöter för att bevaka sina intressen och hava ledningen av driften. Det förutsättes givetvis, att de av Kungl. Maj:t utsedda styrelseledamöterna bli utvalda på sådant sätt, att största möjliga säkerhet vinnes, att såväl statens som luftfartens intressen bli vederbörligen tillgodosedda. Härutöver böra bolagets skyldigheter att utföra mot subventionsbeloppet svarande trafik regleras genom ett särskilt avtal, i likhet med vad för närvarande är förhållandet.

Det är självfallet, att det bör åligga statens representanter i bolagsstyrelsen att hålla Kungl. Maj:t genom statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet underrättad om alla viktigare frågor rörande bolagets ekonomi och verksamhet, på det att, därest särskilda direktiv utöver avtalets bestämmelser i något fall kunna bli erforderliga, Kungl. Maj:ts beslut i sådant avseende må kunna av statsrådet utverkas.

Preferensaktieägarna skulle äga förmånsrätt till en viss begränsad utdelning oavsett det förhållandet, att subvention utgår. Detta är helt naturligt den ovillkorliga förutsättningen för att enskilt kapital överhuvud allt fortfarande skall stå till förfogande för ändamålet, men därjämte torde man kunna vinna, att det enskilda intresset för företagets framgång alltjämt bibehålles, vilket tilläventyrs icke bleve förhållandet, om en avveckling av bolaget måste ske i samband med det nuvarande subventionsavtalets utgång.

Till de närmare detaljerna i bolagsordningen för det ombildade bolaget och det nya trafikavtalet återkommer utredningen i det följande.

Utredningen hyser den uppfattningen, att genom den nu föreslagna bolagsformen statens liksom de nuvarande aktieägarnas berättigade intressen bli tillgodosedda, samtidigt som företagets ledning erhåller den självständighet och den rörelsefrihet, som är nödvändig för en framgångsrik och för viktiga samhällsintressen gynnsam utveckling av flygtrafiken. Därest Aerotransport, yttrar luftfartsutredningen, skulle vägra biträda omorganisationsförslaget, syntes därigenom sådana skäl hava uppkommit, att den bolaget genom § 22 i nuvarande trafikavtal tillförsäkrade företrädesrätten till nytt avtal förfallit. Utredningen hade emellertid anledning antaga, att bolaget för sin del biträdde förslaget, och då enligt utredningens uppfattning förslaget vore det ur alla synpunkter och för båda parterna förmånligaste, ansåge utredningen sig sakna anledning att närmare utveckla övriga alternativ.

Luftfartsutredningen har därefter närmare ingått på organisationen av aktiebolaget Aerotransport under de förutsättningar i fråga om statens huvuddelägarskap, som i det föregående angivits. Såsom bilaga E finnes vid betänkandet fogat förslag till bolagsordning. Ett av utredningen uppgjort förslag till avtal med bolaget rörande luftfarten efter år 1936 torde få fogas som bilaga 2 till detta statsrådsprotokoll. Avtalet skulle enligt detta förslag avse åren 1937—1942 samt därefter, därest det icke uppsäges före utgången av år 1940, gälla tillsvidare med två kalenderårs uppsägningstid.

Vad till en början beträffar statens kapitalinsats i bolaget anför *luftfartsutredningen*:

Det utvidgade trafikprogrammet, alternativ III, förutsatte en betydande nyanskaffning av flygmateriel. Enligt kostnadsberäkningarna uppginge inköpsvärdena av denna materiel till ungefärligen följande belopp, nämligen för 6 flygplan 2,400,000 kronor, 18 motorer 518,000 kronor, reservdelar 350,000 kronor samt inventarier, bilar m. m. 315,000 kronor eller tillhoppa 3,583,000 kronor.

Med hänsyn till att förnyelsen av materielen skedde successivt och att betydande årliga avskrivningar måste göras, hade det genomsnittliga kapitalbehovet för ifrågavarande materiel beräknats till omkring 2,600,000 kronor, vartill komme erforderliga rörelsemedel. Då materielen till största delen skulle inköpas under åren 1936—1937, komme dessa år stora krav att ställas på bolagets kapitaltillgångar. På grund härav samt då medel för de löpande utgifterna städse måste finnas tillgängliga, ansåge luftfartsutredningen ett kapital av minst 3,100,000 kronor erforderligt. Förutom nuvarande aktiekapital, 584,000 kronor, fordrades alltså ett kapitaltillskott på i avrundat tal 2,500,000 kronor. Utredningen hade föreslagit, att staten helt skulle svara för denna nyinvestering mot stamaktier till motsvarande belopp. Innehavare av bolagets nuvarande aktier borde i utbyte mot dessa erhålla preferensaktier på nominellt samma belopp, medförande preferensrätt till viss årlig utdelning. Ehuru luftfartsutredningen icke kunnat göra någon värdering av bolagets tillgångar, hyste utredningen dock den uppfattningen, att det icke skulle bliva för staten ekonomiskt gynnsammare att lösa frågan på annat sätt, än här föreslagits. Den omständigheten, att Aerotransports goda ekonomiska ställning varit beroende på det statsunderstöd, som avtalsmässigt utgått, kunde icke i någon mån förringa värdet av den rätt, som aktieägarna hade till bolagets tillgångar.

Med avseende å den årliga utdelning, som borde tillkomma preferensaktieägarna, har luftfartsutredningen med hänsyn till det nuvarande läget å penningmarknaden ansett sig icke böra räkna med högre än fyra procent. Givet vore, anför luftfartsutredningen, förutsättningen för att samtycke skulle kunna förväntas från de enskilda aktieägarnas sida till en ombildning av Aerotransport enligt förut angivna linjer, att de bleve bibehållna vid rätt till utdelning, oavsett om bolagets inkomster till viss del utgjordes av statsunderstöd. I annat fall skulle nämligen aktieägarna, vilka vid en upplösning av bolaget vid den nuvarande avtalstidens utgång syntes kunna beräkna att återfå aktiernas nominella värde, i utbyte erhålla aktier i det nya företaget utan möjlighet till utdelning under mycket avsevärd tid, och de skulle sålunda komma i en väsentligt ogynnsammare ställning än de för närvarande innehade. Utdelningen till preferensaktieägarna borde i anslutning till gällande avtal

givas sådan karaktär, att den, vid bedömandet av frågan, huruvida återbetalning av subvention skulle äga rum, finge inräknas bland omkostnaderna.

Om avtalsförslaget och vad därmed sammanhänger anför luftfartsutredningen vidare i huvudsak följande:

Vid den föreslagna återbetalningsskyldigheten av icke i anspråk taget statsunderstöd sänkades anledning giva stamaktierna rätt till utdelning, innan statsunderstödet i sin helhet återlevererats. Först då subvention icke erfordrades, behövde utdelning till samtliga aktieägare komma i fråga. Därvid skulle stamaktieägarna gottgöras intill fyra procent av kapitalet, och först när sålunda hela aktiekapitalet erhållit fyra procents utdelning, finge därefter förefintligt överskott tagas i anspråk för utdelning i lika mån till stam- och preferensaktieägare.

Styrelseledamöternas antal borde bestämmas till åtta. Detta antal hade ansetts lämpligt med hänsyn till önskvärdheten av att inom styrelsen kunna samla tillräcklig erfarenhet från de olika verksamhetsgrenar, som berördes av den reguljära flygtrafiken. Skäl föreläge att låta de enskilda aktieägarna utse två representanter i styrelsen, varvid utredningen förutsatte, att även en minoritet bland de enskilda aktieägarna bleve representerad i styrelsen. De övriga sex skulle utses av Kungl. Maj:t. För att de allmänna intressen, som närmast berördes av luftfarten, skulle bli tillgodosedda, borde utses en styrelseledamot från statens järnvägar och en från postverket. En av de av Kungl. Maj:t utsedda ledamöterna borde vara styrelsens ordförande. Av suppleanterna, förslagsvis fyra, skulle preferensaktieägarna utse en och Kungl. Maj:t de övriga. Av revisorerna, tre med två suppleanter, borde preferensaktieägarna utse en jämte suppleant och Kungl. Maj:t övriga båda revisorer samt den andre suppleanten.

Under den bolagsform, som nu föreslagits, syntes den av Kungl. Maj:t utsedde granskningsmannens funktion icke längre behöfelig. Härvid förutsatte utredningen, att styrelsen finge mera karaktär av arbetande styrelse, än vad ofta syntes vara fallet beträffande bolagsstyrelser.

Bolagsordningen gjorde icke trafikeringsavtalet mellan staten och bolaget överflödigt. Statsmakternas huvuddirektiv rörande trafikprestationerna gäves lämpligen bolaget i kontraktsform. I avtalet intogs bestämmelsen om bolagets skyldighet att presteras viss minimitrafik och statens subventionsgaranti härför en förgrundsplats. I motsats till vad hittills varit fallet, borde subventionen framdeles givas karaktären av ett maximibelopp, som bolaget icke under alla omständigheter finge uttaga. Därest i praktiken större överskott än beräknat skulle uppkomma, borde återbäring ske av icke erforderlig subvention. På grund av denna återbäringsskyldighet skulle det kunna ifrågasättas, att subventionen ställdes till förfogande under form av förslagsanslag. Då riksdagen emellertid borde beredas tillfälle till ingående prövning, i fall den av bolaget uppgjorda utgiftsstaten ej skulle visa sig hållbar, syntes dock riktigast, att en maximering av anslaget skedde.

Med hänsyn till, att en utvidgning av trafiken kunde komma att inverka på statens möjligheter att få subvention återburen, borde Kungl. Maj:ts medgivande till sådan utvidgning städse inhämtas; och det förutsattes, att bolaget i sådana fall inkomme till Kungl. Maj:t med förslag och förhandskalkyler, vilka gäve Kungl. Maj:t tillfälle att bedöma alla på frågan inverkan omständigheter.

Planen för den subventionerade trafiken hade vidfogats avtalet i form av bilaga. Då så av trafikens utvidgning påfordrades, borde nämnda bilaga kunna ändras efter överenskommelse mellan Kungl. Maj:t och bolaget, utan att därvid själva avtalet behövde ändras.

Beträffande avtalets giltighetstid vore det av väsentlig betydelse för flygverksamhetens oavbrutna och störningsfria bedrivande, att densamma icke tillmättes alltför kort. Noggranna förberedelser och planering på längre sikt av trafiken vore särskilt med hänsyn till maskininköpen nödvändiga. I utlandet hade man också bundit sig för långa avtalsperioder, i England tio år och i Frankrike femton.

Luftfartsutredningen föreslår, att nu ifrågavarande avtal göres gällande under en tid av minst sex år och att detsamma, därest det icke uppsäges två år före periodens slut, automatiskt löper vidare med två kalenderårs uppsägningstid, därvid subventionens maximibelopp torde böra ytterligare minskas med 75,000 kronor för varje år.

Om tidpunkten för träffande av nytt avtal med Aerotransport anför luftfartsutredningen:

Utredningen förutsätter, att det ombildade bolaget, i den mån det är möjligt inom ramen för nuvarande subvention, förbereder övergång till det nya trafikeringsprogrammet.

Därest utredningens förslag underställes 1935 års riksdags prövning och detsamma av riksdagen godkännes, bör överenskommelsen med bolaget om dess ombildning omedelbart därefter träffas. Det är nämligen av stor vikt för materielens anskaffning i rätt tid m. m., att den nya styrelsen får träda i funktion snarast möjligt, helst redan i augusti 1935. Enär enligt utredningens förslag till avtal bolaget erhållit en frist av tre månader för ändring av bolagsordning m. m., bör alltså, om detta avtal godkännes, statsmakternas beslut föreligga redan i maj 1935. Med hänsyn härtill ha i avtalsförslaget under § 12 införts bestämmelser, som reglera övergången mellan det nuvarande och det blivande avtalet. En följd härav blir givetvis, att medel för inbetalning av stamaktiekapitalet i dess helhet eller till viss del av riksdagen böra ställas till förfogande under budgetåret 1935/1936.

I detta sammanhang har luftfartsutredningen i korthet berört frågan om annan luftfart än den av Aerotransport ensamt eller i samtrafik bedrivna, d. v. s. i stort sett av utländska företag utan sådant samarbete bedrivna luftfart i Sverige. Inledningsvis meddelas följande om nu gällande bestämmelser på förevarande område:

Enligt den allmänna konventionen angående reglering av internationell luftfart, dagtecknad Paris den 13 oktober 1919, och till vilken Sverige anslutit sig den 12 juli 1927, har en var av de fördragsslutande staterna rätt att till förmån för inhemska luftfartyg utfärda bestämmelser om förbehåll och inskränkningar beträffande yrkesmässig befordran av personer och gods mellan två punkter inom eget område. Enligt samma konvention erfordras för anordnande av internationell luftfartsled tillstånd av de stater, över vilkas område leden skall framgå. I förordning den 26 maj 1922 (nr 383), ändrad den 20 april 1928 (nr 83), stadgas också i kraft härav, att för utövning av luftfart i regelbunden trafik å viss luftfartsled (linjefart) eller anläggning av flygplats till allmänt bruk erfordras, där annan än staten skall utöva driften, särskilt tillstånd av Konungen samt att vid meddelande av dylikt tillstånd dess giltighet må begränsas till viss tid, åt kronan förbehållas lösningsrätt ävensom i övrigt föreskrivas, på vad sätt och under vilka villkor luftfarten må utövas eller anläggningen utföras och nyttjas.

Enligt luftfartsutredningens mening bör detta koncessionsförfarande för trafiken inom landet fortfarande bestå. Utredningen, som förutsätter, att förutom den statsunderstödda trafiken även annan reguljär flygtrafik kan komma att utövas inom landet, framhåller vikten av att vid koncessionsgivningen sådana riktlinjer följas, som äro ägnade att leda luftfarten in i en samhällsekonomiskt sund utveckling. Följande synpunkter böra i anslutning härtill enligt utredningens uppfattning tillmätas avgörande betydelse:

Vid ansökan om trafik tillstånd bör behovsprövning ske och beslutet fattas först sedan övriga berörda kommunikationsföretag blivit hörda. Fullgoda ekonomiska och tekniska förutsättningar böra vara för handen. Noggranna kostnadskalkyler, utvisande de sannolika driftsekonomiska utsikterna, böra fordras. Det bör ådagaläggas, att flygplan i erforderligt antal och övriga tekniska förutsättningar finnas, för att trafiken skall kunna upprätthållas oavbrutet under åsyftad trafikperiod och med visst mått av regularitet och säkerhet.

Beträffande trafiksäkerheten stadgas i gällande förordningar fordringar i detta avseende på personal och materiel. Aerotransport uppställer emellertid avsevärt strängare kompetensfordringar för sin flygpersonal, vilket icke torde varit utan betydelse för bolagets framgångsrika utveckling. Det är önskvärt, att denna höga kompetens bibehålles. Frågan, huruvida de allmänna bestämmelserna rörande reguljär linjetrafik böra skärpas, läras, i fall anledning därtill föreligger, böra övervägas av luftfartsmyndigheten. Därvid bör särskilt beaktas önskvärdheten av viss manövreringsskicklighet även hos den medföljande radiotelegrafisten, vilket är av särskild betydelse, i händelse föraren av någon anledning skulle bliva urståndsatt fullfölja flygningen.

Vid koncessionsgivning torde Kungl. Maj:t även böra fastställa taxor och tidtabeller och därvid beakta såväl allmänhetens som konkurrerande trafikföretags berättigade intressen. Ett effektivt skydd mot varje slag av osund konkurrens torde genom ett väl avvägt taxsystem kunna åstadkommas. Om de principer, som i detta avseende böra följas, har utredningen redan uttalat sig. Av vikt är emellertid, att fastställda taxor och tidtabeller bliva i praktiken tillämpade. Om så icke sker, bör koncessionen återkallas.

Generalpoststyrelsen har funnit den av utredningen föreslagna ombildningen av Aerotransport lämplig, då staten härigenom erhöle ett fastare grepp om flygtrafiken. Med tillfredsställelse hälsade styrelsen utredningens förslag, att i bolagets styrelse postverket skulle erhålla en representant, varigenom postverket bereddtes tillfälle att bevaka sina inom flygtrafiken mycket betydande intressen.

Luftfartsmyndigheten har beträffande avtalsförslaget anfört huvudsakligen följande:

Med hänsyn till den svenska flygindustriens intressen ville luftfartsmyndigheten förorda bibehållandet av bestämmelsen i § 8 av nu gällande avtal, att, om så utan olägenhet för trafikens ekonomi och säkerhet kunde ske, flygplan och motorer av svensk tillverkning skulle komma till användning. Så vitt det vore myndigheten bekant, hade denna föreskrift hittills icke vållat någon olägenhet. Dess innebörd vore, rätt uppfattad, visserligen ganska självklar, men det syntes icke vara ur vägen, att denna fråga skänktes särskild uppmärksamhet.

Bestämmelsen i § 2 rörande ökning av subventionsbeloppet i händelse av vissa förändringar i de valutor, vilka läge till grund för beräkning av subventionsbeloppets storlek, borde kompletteras med uppgift å vilka ifrågasvarande valutor vore och med vilka belopp de inginge i kalkylerna.

En minimikapacitet syntes böra föreskrivas för flygmaterielen. Om användning av materiel med mindre kapacitet skulle visa sig motiverad, borde medgivande härtill kunna lämnas av Kungl. Maj:t, som skulle äga bestämma, om och i vad mån nedsättning i understödet i anledning därav borde ske.

Enär ingen av de paragrafer i nu gällande avtal, genom vilka möjlighet beretts luftfartsmyndigheten att noga följa och kontrollera Aero transports verksamhet, medtagits i förslaget till nytt avtal men det syntes vara av vikt, att sådan möjlighet även i framtiden förefunnnes, förutsatte luftfartsmyndigheten, att detta intresse bleve tillgodosett inom ramen för de ändrade kontraktsbestämmelserna.

Statskontoret anslöte sig till att trafiken borde ombesörjas genom ett aktiebolag, i vilket staten hade det huvudsakliga inflytandet. En ombildning av Aero transport syntes — bland annat med tanke på de förbindelser, som för närvarande funnes mellan staten och detta bolag — därvid vara ändamålsenlig och ägnad att göra övergången till det nya systemet mjukare. Statskontoret hade intet att erinra mot att staten tillsköte förslagsvis 2,500,000 kronor till bolagets aktiekapital, under förutsättning att staten tillförsäkrades avgörande inflytande över bolagets ledning och utveckling. Erforderliga statsmedel syntes böra ställas till förfogande av lånemedel, anvisade under rubriken »Utgifter för kapitalökning, fonden för statens aktier». Aero transports förpliktelser gentemot statsverket, vilka förpliktelser närmast berörde luftfartslånefonden, komme givetvis även efter omorganisationen att åvila bolaget. Beträffande formerna för bolagets förvaltning funne sig statskontoret icke böra framställa annan erinran än att ämbetsverket funne antalet styrelseledamöter måhända väl stort.

Genom den nya ordningen för statens medverkan till flygtrafikens upprätthållande komme onekligen spörsmålet om luftfartslånefonden och dess fortsatta behövlighet i ett ändrat läge. Detta spörsmål syntes framdeles böra upptagas till övervägande.

Kommerskollegium har ej funnit anledning till erinran mot utredningens förslag beträffande ombildning av Aero transport till ett halvstatligt företag.

Beträffande tiden för den nya ordningens ikraftträdande syntes det vara av största betydelse, att omorganisationen genomfördes redan under år 1935 och att den nya styrelsen kunde träda i funktion redan under loppet av hösten 1935, enär erforderliga beställningar av flygmateriel samt anställande och träning av personal m. m. torde kräva en övergångstid av minst 10 à 12 månader. Skulle riksdagens prövning av förslaget framflyttas till år 1936, syntes hela organisationsprogrammet komma till förskjutats ett år, vilket kollegium — särskilt med hänsyn till att Bromma flygplats bleve färdig för trafik den 1 maj 1936 — skulle anse synnerligen beklagligt. Kollegium ville därför tillstyrka, att förslag i huvudsaklig överensstämmelse med luftfartsutredningens program förelades innevarande års riksdag.

Sveriges redareförening anser det enskilda intresset böra representeras av tre styrelseledamöter. Lämpligt vore, att alla styrelseledamöter utsåges bland representanter för näringarna. Billigheten syntes kräva, att sjöfarten inom styrelsen företrädades genom såväl den statliga som den enskilda representationen.

Sveriges allmänna sjöfartsförening har framhållit nödvändigheten av att förevarande luftfartsfrågor underställdes 1935 års riksdag. Föreningen, som starkt understrukit vikten av att de enskilda aktieägarna få utse minst två styrelseledamöter och en suppleant, har vidare anført, att förslaget att en ledamot av styrelsen skulle utses av en minoritet bland de enskilda aktieägarna, syntes välbetänkt endast under förutsättning av vissa regulativ, ty det kunde befaras, att det avsedda syftet att tillgodoföra styrelsen erfarenhet beträffande såväl luftfart som andra slag av trafik eljest icke under alla förhållanden komme att motsvaras av verkligheten. Jämväl de statliga representanterna i styrelsen borde i största möjliga utsträckning utses bland näringslivets män.

Chefen för generalstaben har uttalat sin principiella anslutning till vad chefen för flygvapnet kunde föreslå i fråga om Aero transports materiel och personal. Erforderlig kontroll över luftfarten syntes kunna ernås endast under förutsättning att samtliga de grenar av statsförvaltningen, som i högre grad berördes av luftfarten, bleve representerade i bolagets styrelse. Han ville därför, under hänvisning till befattningen militärbyråchef i järnvägsstyrelsen, med bestämdhet framhålla önskvärdheten av en militär representant i bolagsstyrelsen och en militärassistent hos luftfartsmyndigheten.

Chefen för marininstaben har förordat, att i bolagets styrelse beredes plats även för en flygsakkunnig representant för försvarsväsendet.

Chefen för flygvapnet har framhållit önskvärdheten av en representant för flygvapnet i bolagets styrelse samt, i likhet med ett flertal verk, en militärassistent hos luftfartsmyndigheten. I avtalet borde § 16 skärpas så att bolaget ålades använda endast personal, som utbildats vid flygvapnet, samt inryckas i nu gällande avtal förefintlig bestämmelse, att bolaget, om så utan olägenhet för trafiken kunde ske, skulle använda flygplan och motorer av svensk tillverkning.

Stockholms stadsfullmäktige hava såsom yttrande åberopat vad stadens flyghamnsstyrelse och stadskollegiet anført. Flyghamnsstyrelsen har ansett, att förslaget till omorganisation av det svenska luftfartsföretaget, i syfte att giva dess verksamhet den tryggare ekonomiska grundval, som de föreslagna utvidgningarna av linjenätet, bland annat till Stockholm, betingade, även från stadens synpunkt måste hälsas med tillfredsställelse.

Aktiebolaget Aero transport har anført:

Mot den föreslagna formen för lufttrafikens bedrivande och förslaget till ny bolagsordning hade bolaget intet att erinra. Dock ansåge bolaget, att förslaget, att preferensaktieägarna skulle i styrelsen representeras av endast 2 ledamöter, näppeligen kunde vara förenligt med önskvärdheten att lämna det privata intresset möjligheter att göra sig gällande vid ordnandet av bolagets lufttrafik. Bolaget ville föreslå, att preferensaktieägarna bleve med 3 ledamöter representerade i styrelsen, varvid hinder icke skulle möta att jämväl lämna plats för en minoritet bland dessa aktieägare.

I § 3 av kontraktförslaget syntes hava förutsatts att vissa ändringar i trafikprogrammet kunde bliva påkallade och att det i sådana fall skulle ankomma på Kungl. Maj:t att avgöra, hur trafiken skulle genomföras. Denna bestämmelse syntes bolaget vara av stor vikt, framförallt vid övergången från nuvarande trafikprogram till det av utredningen föreslagna, då det, beroende på leveranstiden för den nya flygplanmaterielen, färdigställandet av flygfält o. s. v., kunde komma i fråga, att ändringar i trafikplanen behövde göras.

Under hänvisning till nödvändigheten av att även i framtiden kunna överblicka en längre period av verksamheten, ville bolaget föreslå, att § 13 i

avtalet finge sådan lydelse, att avtalet, därest uppsägning ej skedde, förlängdes med 4 år i taget.

Bolaget ville i detta sammanhang framhålla vikten av att det nya avtalet tecknades innevarande år, då bolaget i annat fall icke kunde hinna förbereda det nya trafikprogrammets genomförande från och med år 1937.

I likhet med luftfartsutredningen och de myndigheter, som yttrat sig på denna punkt, finner jag det ur skilda synpunkter lämpligt, att staten förskaffar sig det avgörande inflytandet över den svenska flygtrafiken. Detta kan ske antingen genom att bedriva den i helt statlig regi i likhet med exempelvis statens järnvägstrafik eller genom att organisera den i ett blandat statligt och enskilt bolag. För min del anser jag, i likhet med luftfartsutredningen, övervägande skäl tala för det senare alternativet. Lämpligast låter sig detta förverkligas genom att staten, under förutsättning att överenskommelse därom kan träffas med bolaget på i det följande angivna villkor, ingår såsom huvuddelägare i aktiebolaget Aerotransport och därigenom förskaffar sig det bestämmande inflytandet över den svenska flygtrafiken och bolagets skötsel över huvud taget.

Departements-
chefen.

Med avseende å storleken av det belopp, som staten bör investera i bolaget, har luftfartsutredningen föreslagit, att detta belopp bestämmes till vad som erfordras för anskaffning av materiel, som är behöflig i anledning av den trafikutvidgning, som avses i den av utredningen förordade, av mig i det föregående tillstyrkta trafikplanen III. Utredningens beräkningar giva vid handen, att behov av nytt kapital till ett belopp av 2,500,000 kronor skulle föreligga. Mot dessa beräkningar har jag icke funnit anledning till erinran. Ej heller har jag funnit något att erinra mot utredningens förslag, att nämnda belopp fördelas på två inbetalningar med ungefär ett års mellanrum.

För budgetåret 1935/1936 erfordras för inbetalning av hälften av det nya kapitalet ett anslag av 1,250,000 kronor. Detta anslag torde böra utgå av lånemedel och i riksstaten upptagas under utgifter för kapitalökning, fonden för statens aktier. Då medel för ändamålet icke beräknats i årets riksstatsförslag, torde den i nämnda förslag under rubriken »F. Lånemedel» upptagna inkomstposten »Övriga lånemedel» böra höjas med motsvarande belopp. I nu berörda avseenden gör jag framställning i det följande.

Det förslag till ny bolagsordning för bolaget, vartill jag i det följande återkommer, innefattar hembudsskyldighet beträffande aktie, som försäljes till annan än aktieägare, med företrädesrätt för staten att lösa sålunda hembjuden aktie. För sådant fall torde fullmäktige i riksgäldskontoret böra hava erhållit bemyndigande att tillhandahålla för ändamålet erforderliga medel.

Om alltså staten även enligt min mening bör ingå såsom huvuddelägare i bolaget, återstår att lösa spörsmålet om ordnande av statens mellanhanden med bolaget och till en början frågan om lämpligaste sättet för anordnandet av ett sådant delägarskap. Luftfartsutredningen har föreslagit, att det av staten investerade kapitalet skulle få karaktär av stamaktiekapital, medan det nuvarande aktiekapitalet, 584,000 kronor, vilket skulle kvarstå,

såsom preferensaktiekapital skulle erhålla företrädesrätt till utdelning med fyra procent. Denna utdelning skulle utgå, innan eventuell återbäring av subvention äger rum. Å stamaktiekapitalet skulle utdelning ske först då subvention icke längre utgår och sedan nämnda utdelning å preferensaktierna ägt rum. Sedan även stamaktierna erhållit fyra procent utdelning, skulle alla aktier vara likaberättigade till eventuell ytterligare utdelning.

För min del kan jag icke finna tillräckliga skäl förebragta att bereda det nuvarande aktiekapitalet en förmånligare ställning i utdelningshänseende än det som förutsättes skola investeras av staten. Å andra sidan torde billigheten kräva, att icke de enskilda aktieägarna nu berövas möjlighet till varje utdelning å sitt kapital. Frågan torde lämpligen lösas så, att även kostnaden för förräntningen av det av staten investerade kapitalet — vilket enligt vad jag föreslagit skulle utgå av lånemedel men som i bolagets hand tillsvidare är oräntabelt — på sätt jag i föregående avdelning förordat, inräknas bland statens övriga utgifter för luftfarten i form av tillägg till subventionen. Subventionsbeloppet skulle sålunda komma att omfatta utdelning såväl å det enskilda som å det av staten investerade kapitalet. Med en sådan anordning skulle de enskilda aktieägarna bliva i stort sett lika gynnsamt ställda som enligt luftfartsutredningens förslag men också lika med staten intresserade av bolagets och trafikens ekonomiska skötsel.

Emellertid synes det uppenbart, att den enligt vad nyss anförts erforderliga ökningen av subventionsbeloppet — fyra procent å det till investering av staten föreslagna beloppet av 2.5 miljoner kronor, eller 100,000 kronor — icke utan vidare bör ställas till bolagets disposition. Detta belopp jämte det mot utdelning av fyra procent å nuvarande aktiekapital svarande beloppet av i runt tal 25,000 kronor, vilket sammanlagda belopp av 125,000 kronor i normalt fall skall i bolagets bokföring framträda såsom överskott av bolagets rörelse, bör icke i annat fall än då så är oundgängligen nödvändigt få användas till bestridande av bolagets omkostnader. En tillfredsställande lösning av denna fråga synes kunna vinnas på så sätt, att i det avtal mellan staten och bolaget, som alltjämt torde erfordras, intages ett stadgande av innebörd, att av statssubventionen nyssnämnda för utdelning av fyra procent å aktiekapitalet avsedda belopp icke utan Kungl. Maj:ts i varje särskilt fall givna tillstånd får användas för annat ändamål än sådan utdelning. Till nämnda avtal återkommer jag senare.

Luftfartsutredningen har, med hänvisning till att det omorganiserade bolaget bleve i hög grad statsbetonat, i anslutning till sin granskning av kostnadsberäkningarna för det av utredningen föreslagna trafikprogrammet velat uttala nödvändigheten av att lönerna för förare och radiotelegrafister reglerades nedåt med hänsyn till statstjänarnas löneställning i allmänhet. Därvid borde även tagas upp till bedömande kostpengarnas lämpliga avvägande. Samtidigt anser utredningen det nödvändigt, att pensioneringsfrågan för bolagets personal bleve ordnad.

Till vad luftfartsutredningen sålunda anført giver jag min anslutning under framhållande av, att samtliga arvodes- och lönefrågor torde ur angivna

synpunkt böra prövas beträffande all i bolagets tjänst anställd personal. I detta sammanhang vill jag även erinra om ett av 1931 års riksdag gjort uttalande angående angelägenheten av en i möjligaste mån effektiv kontroll över bolagets ekonomiska förvaltning med aktgivande i all synnerhet på att bolagets personalorganisation lämpligt begränsas och avpassas efter föreliggande arbetsuppgifter samt att tillbörlig varsamhet i övrigt iakttages i fråga om bolagets utgifter av olika slag. Detta uttalande äger givetvis alltjämt sin giltighet.

Vad beträffar den nya bolagsordning för aktiebolaget Aerotransport, som erfordras för möjliggörande av statens inträde som huvuddelägare, påkallar vad jag nyss förordat i fråga om aktiernas inbördes ställning vissa ändringar i det av luftfartsutredningen avgivna förslaget. I övrigt har jag icke funnit anledning till andra sakliga ändringar i nämnda förslag, än att *dels* löseskillingen för hembjuden aktie, som löses av staten, i anslutning till vad jag senare föreslår beträffande inlösen av bolagets tillgångar icke bör få bestämmas till högre belopp än aktiens nominella värde, *dels* ordningen enligt min mening bör innehålla förbud för utländsk medborgare, samfällighet eller stiftelse att förvärva aktie i bolaget och *dels* antalet representanter för staten i bolagets styrelse — av luftfartsutredningen föreslaget till 6 med 3 suppleanter — synes mig kunna begränsas till 5 med 3 suppleanter. Styrelsen skulle sålunda komma att bestå av 7 ledamöter, varav 2 jämte en suppleant skulle utses av andra aktieägare än staten. I anslutning till denna ståndpunkt har jag låtit överarbeta luftfartsutredningens förslag till ny ordning för bolaget. Det sålunda överarbetade förslaget torde, på sätt luftfartsutredningen tänkt sig, böra fogas såsom bilaga till det förslag till avtal mellan staten och bolaget (bilaga 3 vid statsrådsprotokollet), vartill jag nu torde få övergå.

Med avseende å det förslag till sådant avtal, som framlagts av luftfartsutredningen (bilaga 2 vid statsrådsprotokollet), har jag funnit vissa ändringar påkallade. Utredningens i anslutning härtill inom departementet överarbetade förslag till avtal torde få såsom bilaga 3 fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Med avseende å de däri innefattade ändringarna i luftfartsutredningens förslag får jag anföra följande.

Enligt § 2 första stycket i utredningens förslag skulle statsunderstödet utgå under förutsättning att regelbunden luftfart upprätthölles i *minst* den utsträckning, som angäves i det såsom bilaga A vid avtalet fogade trafikprogrammet. För min del anser jag detta stadgande böra givas sådan lydelse, att statsunderstöd utgår till upprätthållande av regelbunden luftfart i den utsträckning, som angives i bilagan A. Understödet skulle sålunda i princip icke få användas till täckande av förlust på annan, av bolaget bedriven luftfart än den i bilagan A avsedda. Med hänsyn till denna omformulering och då § 2 synes lämpligen böra innehålla de stadganden, som äro direkt hänförliga till frågan om statssubventionens storlek, har jag därjämte ansett de två sista styckena i § 3 böra med en mindre, formell

jämkning av andra stycket inryckas i § 2. Härvid torde i första stycket orden »med de ändringar uti detsamma (trafikprogrammet), om vilka Kungl. Maj:t och bolaget må tid efter annan enas» kunna utgå. I detta sammanhang vill jag framhålla, att det, såsom luftfartsmyndigheten i annat sammanhang anfört, måhända icke visar sig möjligt att omedelbart från ingången av år 1937 bedriva den regelbundna luftfarten i hela den utsträckning, trafikprogrammet angiver. I enlighet med bestämmelserna i denna paragraf läser frågan om sålunda behöfelig inskränkning i programmet böra prövas av Kungl. Maj:t. — I andra stycket hava de av mig föreslagna subventionsbeloppen insatts. — Det i utredningens förslag intagna tredje stycket har ansetts böra utgå, enär i och för sig behov av detta stadgande knappast kan anses föreligga och frågan om en ökning av subventionen utöver i avtalet angivna belopp i varje fall måste underställas riksdagen.

Beträffande § 3 har jag låtit såsom andra och tredje stycken införa stadganden, motsvarande de i gällande avtal § 9 andra stycket respektive § 6 intagna, av innebörd, att bolaget är skyldigt att underkasta sig de föreskrifter i fråga om taxor och tidtabeller ävensom de regler i övrigt för trafiken, vilka Kungl. Maj:t finner gott meddela, samt att bolaget på anfordran av Kungl. Maj:t skall utföra även annan verksamhet på luftfartens område än den i avtalet avsedda, mot det att dess kostnader härför ersättas. Vad särskilt angår taxan för postbefordring vid linjetrafiken, vilken taxa hittills fastställts genom överenskommelse mellan generalpoststyrelsen och bolaget, finner jag för min del, med hänsyn till de förändrade intresseförhållandena och postbefordringens ekonomiska betydelse, att denna taxa lämpligen bör fastställas av Kungl. Maj:t. Nyssnämnda stadgande beträffande bolagets taxor har därför givits sådan avfattning, att därmed avses även befordring av post.

I § 5 första stycket har med hänsyn till vad nyss anförts sista punkten rörande taxa för postbefordring utgått. I första punkten har skett en formell ändring till undvikande i avtalet av uttrycket nattpostflygning, vilket uttryck strängt taget icke torde kunna anses adekvat.

Andra stycket av § 5 har på grund av sitt särskilda innehåll, hänförligt till all postbefordring, ansetts böra bilda en särskild paragraf, § 6.

I § 7 (utredningens förslag § 6) har första stycket omformulerats främst med hänsyn till mitt förslag om aktiernas likaberättigande i vad avser andel i bolagets vinst. — Andra stycket har likaledes jämkats, bland annat på grund av stadgande i aktiebolagslagen om tiden för inbetalning av tecknat aktiekapital.

§ 8 (§ 7) har omarbetats i syfte att, på sätt jag förut anfört, begränsa bolagets rätt att disponera över den del av subventionsbeloppet, som avser utdelning å bolagets aktier.

Till § 9 (§ 8) har såsom andra stycke fogats stadgandet i § 11 av utredningens förslag, varigenom samtliga stadganden om bolagets personal sammanförts till en paragraf. — Såsom tredje stycke har intagits sista punkten av § 8 i gällande avtal, att bolaget åligger att, om så utan olägenhet för trafikens ekonomi och säkerhet kan ske, använda flygplan och motorer av svensk tillverkning.

Såsom § 12 — i utredningens förslag § 11 med den föreskrift, som enligt vad nyss sagts överflyttats såsom andra stycke till § 9 — hava upptagits vissa befogenheter för luftfartsmyndigheten i förhållande till bolaget. Även om staten genom sitt dominerande inflytande i bolaget och dess styrelse har bestämmanderätt i allt väsentligt beträffande bolagets skötsel, synes det mig naturligt, att den statliga tillsynsmyndigheten, som bland annat torde få i viss utsträckning övertaga den enligt gällande avtal av statens granskningsman och rådgivare utövade verksamheten, genom avtalet tillförsäkras de befogenheter, som erfordras för ett tillbörligt utövande av tillsynen.

Med avseende å § 13 (§ 12), som innehåller bestämmelser rörande övergången till bolagets nya organisation, vill jag framhålla följande. Enligt luftfartsutredningens förslag skulle, sedan bolaget omorganiserats och staten vunnit sitt bestämmande inflytande i bolaget och styrelsen, föreskrifterna i avtalet av år 1931 om återbäring av subvention (§ 5), om styrelsens sammansättning och om revisor å statens vägnar (§ 13), om granskningsmannens befogenheter (§ 14) samt om den attest av granskningsmannen, vilken erfordras för utbetalning till bolaget av statsunderstöd (§ 15), upphöra att gälla. Enligt utredningens förslag skulle vidare avtalet, där ej annat framginge av innehållet i de särskilda paragraferna, träda i kraft den 1 januari 1937. Vad sålunda föreslagits synes -- oavsett en viss oklarhet beträffande vad som skulle gälla om återbäringen av subvention för åren 1935 och 1936 samt den omständigheten, att övergång från ett beräkningssätt till annat i fråga om sådan återbäring knappast bör ske vid en sådan tidpunkt, som utredningens förslag synes innebära — icke lämpligen kunna oförändrat intagas i avtalet, därest mitt förslag om aktiernas likställdhet i utdelningshänseende vinner bifall. Enligt § 5 av det nu gällande avtalet skall nämligen, efter det vederbörliga avskrivningar och i lag föreskriven reservfondsavsättning verkställts, förefintligt överskott, i den mån det överstiger sex procent av det inbetalade aktiekapitalet, till hälften avsättas till en fond, vilkens behållning, i den mån den ej åtgår till täckande av förluster under avtalstiden, skall inlevereras till statsverket vid sagda tids utgång. Enär å ena sidan någon ändring i de för åren 1935 och 1936 avtalade subventionsbeloppen icke är ifrågasatt och anspråken på utdelning å det av staten under nämnda år investerade, med nuvarande aktiekapital till utdelning likaberättigade kapitalet med hänsyn därtill icke torde böra göras gällande för tid innan det nya avtalet i sin helhet träder i kraft, samt å andra sidan någon förändring i det nuvarande aktiekapitalets ställning i utdelningshänseende under nu löpande avtalstid icke läser hava avsetts eller böra ifrågasättas, finner jag mig böra föreslå, att förenämnda § 5 skall gälla till dess det nuvarande avtalet med år 1936 utlöper samt att i övergångsbestämmelse till det nya avtalet stadgas, att vid tillämpning av sagda paragraf för åren 1935 och 1936 hänsyn icke skall tagas till det av staten inbetalade aktiekapitalet. — Med avseende å förevarande paragraf i övrigt har den ändringen vidtagits, att i samband med upphörandet av bestämmelserna om granskningsmannens befogenheter stadgandena i § 12 om luftfartsmyndighetens befogenheter i stället skola vinna tillämpning.

§ 15 innehåller bestämmelse om rätt för staten att inlösa bolagets tillhörigheter och trafikmateriel enligt värdering av fem gode män. Häremot synes i och för sig intet vara att erinra. Då emellertid förevarande avtal äger tillämpning endast så länge bolaget kommer i åtnjutande av statsunderstöd och förty under avtalstiden varje övertärde å aktierna tillkommit på grund av den bolaget tillgodokomna subventionen, finner jag det icke rimligen kunna ifrågasättas, att inlösningsvärdet bestämmes till högre belopp än aktiekapitalets nominella värde. Stadgande härom har inryckts i förevarande paragraf.

Med avseende å innehållet av *bilaga A* till avtalet har jag icke funnit anledning till annan erinran än att fjärde stycket, som innefattar rätt för bolaget att, därest samtrafikerande utländskt företag skulle brista i sina åtaganden, på ifrågakommande linje självt utföra trafiken, bör ändras därhän, att sådan utökning av trafiken må ske endast efter medgivande av Kungl. Maj:t. Ett dylikt stadgande, som givetvis icke åsyftar utförande av trafik vid rent tillfälliga driftavbrott, står ock i bättre överensstämmelse med stadgandet i § 3 första stycket av avtalsförslaget beträffande utvidgning eller omläggning av bolagets regelbundna luftfart.

Efter de ändringar, vilka sålunda i allt väsentligt angivits och som icke torde vara av annan natur än att de kunna godkännas av bolaget, finner jag mig kunna tillstyrka, att avtal träffas med aktiebolaget Aerotransport i huvudsaklig överensstämmelse med det såsom bilaga 3 vid statsrådsprotokollet fogade förslaget.

Postflygning.

I luftfartsutredningens betänkande lämnas å sid. 44—53 en redogörelse för lufttransporterna av post till och från Sverige alltsedan dylika transporter första gången år 1920 inrättades. Posttransporterna ske numera dels å dagflyglinjerna med de i den reguljära luftfarten gående flygplanen, dels ock med de uteslutande för posttransporter inrättade nattflyglinjerna. Av nämnda redogörelse inhämtas bland annat följande:

Från år 1925 ha, enligt mellan generalpoststyrelsen och Aerotransport träffade avtal, för luftpostbefordring från Sverige till utlandet anlitats följande dagflyglinjer, nämligen

Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Amsterdam omkring fyra månader år 1925,

Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Amsterdam—London respektive Paris fem till sju månader under ett vart av åren 1926—1931 samt från den 1 mars 1932 året runt,

Malmö—Berlin sex till åtta månader under vart och ett av åren 1926—1932 samt från den 1 maj 1933 året runt, samt

Stockholm—Helsingfors tre till fem månader årligen 1925—1931, sju månader år 1932 samt från och med år 1933 omkring åtta månader, från mitten av april till mitten av december.

Såsom antytts, har generalpoststyrelsen med Aerotransport avtalat om luftpostbefordring även å vissa från Sverige utgående eller till Aero transports flyglinjenät anslutna linjer, som helt trafikerats av utländska bolag. I sådana fall har Aero transport med vederbörande utländska flygföretag överens-

kommit om den svenska postens flygbefordring å respektive utländska linjer. Denna anordning uppgives hava vidtagits i syfte bland annat att förenkla avräkningarna beträffande luftpostbefordringen Sverige—utlandet.

Nattpostflygning utfördes försöksvis åren 1928 och 1929. Efter en konferens sistnämnda år i Helsingfors inleddes ett samarbete mellan de nordiska postverken, i vilket Norge dock endast till och med år 1931 deltog. År 1933 vanns anslutning till kontinentala linjer i Hannover, varigenom förut utförd nattflygning till Amsterdam kunde inställas.

1933 års svensk-dansk-finska nattpostflygtrafik ägde rum under tiden 1 maj—29 september på lederna Stockholm—Malmö och Malmö—Köpenhamn—Hannover samt under tiden 1 juni—28 juli å leden Göteborg—Malmö. Under år 1934 hava nattpostflygningar uppehållits på lederna Stockholm—Malmö och Malmö—Köpenhamn—Hannover. Flygningarna, som igångsattes den 1 maj och fortgingo på den förra leden till och med den 28 september samt på den senare till och med den 31 oktober, fullgjordes liksom 1932 och 1933 års nattpostflygningar med fem turer i veckan i vardera riktningen. Anslutning erhöles via Hannover med bland annat de tyska nattpostlinjerna Berlin—Köln—London, Köln—Paris samt Hannover—Frankfurt/M. På linjen Göteborg—Malmö har under år 1934 icke anordnats någon nattpostflygning.

Nattpostflygningarna under åren 1933 och 1934 hava utförts gemensamt av Aerotransport och vissa utländska företag, nämligen: Det Danske Luftfartsselskab, det finska Aero O/Y samt det tyska Lufthansa.

Med avseende å tidtabeller och tidsvinster vid luftpostbefordran hava i betänkanudet lämnats utförliga uppgifter. Här må nämnas, att sistlidet år brev, som avsänts med nattflygplan från Stockholm kl. 19.40 för lufttransport i stället för med ordinarie tåglägenhet kl. 22.45 för tåg- och sjötransport, utdelats i följande städer dagen därpå, nämligen (inom parentes angives tidsvinsten i postutbärning) i Berlin kl. 7 (24 t.), i München kl. 7 (28 t.), i Amsterdam kl. 11.45 (24 t.), i Bryssel kl. 6.45 (32 t.), i London kl. 7.15 (48 t.), i Liverpool kl. 16 (39 t.), i Paris kl. 7 (36 t.), i Wien kl. 16 (24 t.), samt i Genève kl. 11 (44 t.). Motsvarande tidsvinster vid befordran med nattåg till Malmö och därifrån med dagflyglinje voro: i Berlin 13 t., i München 4 t., i Amsterdam 18 t., i Bryssel 21 t., i London 35 t., i Liverpool 24 t. i Paris 24 t., i Wien 8 t. och i Genève 24 t.

I fråga om de med dagflyglinjerna transporterade postkvantiteterna torde jag få hänvisa till den förut lämnade redogörelsen för dagflygtrafiken under senare år.

Enligt från generalpoststyrelsen inhämtade upplysningar har den vid nattpostflygningarna under ett vart av åren 1932—1934 befordrade postens vikt uppgått till följande:

	1932	1933	1934
	kg.	kg.	kg.
I utgående riktning:			
På sträckan Stockholm—Malmö befordrad post från			
Sverige	} 9,036 {	3,349	5,355
Finland		6,929	6,470
Summa	9,036	10,378	11,825

	1932 kg.	1933 kg.	1934 kg.
På sträckan Malmö—Köpenhamn—Hannover befordrad post från			
Sverige	15,666	14,463	17,606
Finland	5,131	6,712	6,470
Danmark	15,563	14,819	19,528
	Summa 36,360	35,994	43,604

I ingående riktning:

På sträckan Hannover—Köpenhamn—Malmö befordrad post	4,958 ¹	11,033	20,954
På sträckan Malmö—Stockholm befordrad post	2,841	5,205	9,633

Luftfartsutredningen lämnar vidare en redogörelse för de kostnader, postverket haft att vidkännas för posttransporterna luftledes, ur vilken redogörelse torde få meddelas följande:

Från och med år 1928 tillämpas å samtliga *dagflyglinjer* en fraktsats per tonkilometer av kronor 4:32 för brevpost och kronor 1:44 för paketpost. Förstnämnda fraktsats är lika med den i världspostkonventionen fastställda maxilufttransportavgiften för brevpost, 0,006 guldfranc per kilogramkilometer = 6 guldfrancs per tonkilometer, omräknad till svenskt mynt enligt normalkurs (en svensk krona = 0,72 guldfranc). Postverket betalar endast för befordring i utgående riktning. I syfte att förenkla avräkningen med Aerotransport har för en var dagflyglinje fastställts en medeltransportlängd, enligt vilken ersättningen beräknas. Beträffande linjerna Malmö—Amsterdam—London respektive Amsterdam—Paris och Stockholm—Helsingfors(—Tallinn), har postverket utom för år 1930 garanterat ersättning efter viss medelvikt per utgående tur. Viktgaranti har lämnats bland annat med hänsyn därtill, att ett minimiutrymme måste reserveras för posten.

De under åren 1932—1934 för nyssnämnda linjer fastställda medeltransportlängderna och garanterade medelviktarna respektive de verkliga vikterna per tur framgå följande tabell:

Linje	År	Medeltransportlängd km	Garanterad medelvikt per tur		Verklig medelvikt per tur	
			brevpost kg	paketpost kg	brevpost kg	paketpost kg
Stockholm—Helsingfors(—Tallinn)	1932	500	45	—	34	7
	1933	500	45	—	40	7
	1934	500	45	—	² 52	² 10
Malmö—Amsterdam—London resp. —Paris	1932	1,100	160	—	125	6
	1933	1,100	160	—	135	12
	1934	1,100	160	—	² 132	² 11

För *nattpostflygningarna* Sverige—kontinenten, vilka finansierats av postverken i Sverige, Danmark och Finland (Norge åren 1929—1931), har ersättning till flygbolagen i stort sett utgått enligt samma grunder som de för dagflygningen tillämpade. För att tillförsäkra bolagen en viss minimiersätt-

¹ Utom post till Danmark, för vilken viktuppgift saknas.

² Medelvikt under tiden $\frac{1}{4}$ — $\frac{3}{4}$ 1934.

ning — vilket varit ofrånkomligt, då dessa flygningar utföras uteslutande för postbefordring — hava postverken garanterat betalning för vissa minimi-kvantiteter per tur i sydgående riktning. Det svenska postverket har dock sedan år 1931 betalat enligt andra grunder för de av Aerotransport utförda nattflygturerna, nämligen för såväl syd- som nordgående turer efter flygkilometer (åren 1932—1933 efter kronor 2: 63 och år 1934 efter kronor 2: 06 per flygkilometer, vilket ungefärligen motsvarar bolagets självkostnader). Övriga postverk hava för befordring med dessa turer erlagt 6 guldfrancs per tonkilometer för brevpost och tredjedelen härav för paketpost och, i förekommande fall, enligt lämnade viktgarantier, vilken ersättning betalats till det svenska postverket.

Den av det svenska postverket utbetalade sammanlagda ersättningen för postbefordring å de *dagflyglinjer*, rörande vilkas anlåtande för postföring avtal träffats mellan generalpoststyrelsen och Aerotransport, har åren 1932—1933 uppgått till respektive 254,765 och 302,947 kronor och beräknas för år 1934 komma att belöpa sig till omkring 316,000 kronor.

Kostnaderna för *nattpostflygtrafiken* under åren 1932—1934 mellan Sverige, Danmark och Finland samt kontinenten fördela sig sålunda:

	1932	1933	1934
	sv. kr.	sv. kr.	(beräkn.) sv. kr.
Kostnad för postverket i			
Sverige	296,273	323,500	356,000
Finland	61,182	75,276	76,000
Danmark	54,238	47,174	71,000

Utöver nu angivna kostnader för svensk post tillkomma ytterligare kostnader för vidarebefordran å andra, utländska flyglinjer. Sistnämnda kostnader — år 1933 omkring 91,000 guldfrancs, varav omkring 62,000 guldfrancs för befordring till eller inom utomeuropeiska länder — täckas till större delen av lufttransitavgifter från utländska postverk för anlåtande av de svenska flyglinjerna för postföring jämte minskning i land- och sjötransitersättning till utländska postverk genom flygbefordringen av svensk post, för år 1933 belöpande sig till omkring 46,000 guldfrancs respektive omkring 31,000 guldfrancs, tillhoppa 77,000 guldfrancs.

Det svenska postverkets *sammanlagda kostnader* för postbefordringen flygledes under år 1933 framgå av följande, i betänkandet meddelade sammanställning:

	Kronor
Dagflygningar	302,947
Nattflygningar	323,500
Vidarebefordring å utländska flyglinjer, omkring	115,000
Lokala transporter och personalkostnader, omkring	16,000
	Summa kronor 757,447

Häriifrån avgå	Kronor
Luftportoinkomster (beräkn.)	175,000
Lufttransitinkomster, omkring	60,000
Inbesparade land- och sjötransitavgifter, omkring	40,000
	275,000
	Nettokostnad kronor 482,447

Det särskilda luftportot för brev utöver den vanliga portosatsen är i Sverige 10 öre per 20 gram; för detta porto erhålles flygbefordring, i den mån sådan är tillgänglig, ända fram till bestämmelseorten. För befordring å utomeuropeiska flyglinjer erfordras dock i regel högre tilläggsporton. För postpaket gälla särskilda luftportosatser, avvägda efter vikt och flygsträcka. Postverkets luftportoinkomster beräknades enligt luftfartsutredningen för år 1934 till omkring 180,000 kronor, därav omkring 75,000 kronor för försändelser till utomeuropeiska länder.

Förutom luftfrankerad post har postverket sedan flera år låtit flygbefordra en avsevärd mängd icke luftfrankerade vanliga och rekommenderade brev och brevkort till utlandet dels å dagflyglinjen Malmö—Amsterdam jämte anslutande linjer till London, Bryssel, Antwerpen och Paris (post till Holland, Storbritannien, Irland, Belgien, Frankrike, Spanien och Portugal), dels å dagflyglinjen Stockholm—Helsingfors (post till och över Finland), dels med de dansk-tyska flygmaskinerna till Hamburg och Berlin (i regel blott post till städerna Hamburg och Berlin), dels ock med nattpostflygturerna till Amsterdam respektive Hannover och vidare till Berlin, London och Paris. Under år 1933 flygbefordrades enligt luftfartsutredningen sammanlagt omkring 69,000 kilogram svensk post. Härav beräknas omkring 18,000 kilogram, eller 26 procent, hava utgjorts av luftfrankerad och 51,000 kilogram, eller 74 procent, av annan post.

Luftfartsutredningen, som vid anförande av skälen för fortsatt statssubventionerad trafik på sätt tidigare återgivits utvecklat betydelsen av nattpostflygningarna, har i förevarande sammanhang framhållit, att frågan om i vilken omfattning postverket lämpligen borde föranstalta om postbefordring flygledes vore en postal angelägenhet, som utredningen knappast syntes hava att upptaga till behandling. Utredningen erinrar emellertid om att generalpoststyrelsen vid upprepade tillfällen framhållit betydelsen av luftfartens utnyttjande för postbefordringen. Riktigheten av dessa synpunkter hade även kraftigt understrukits av representativa företrädare för näringslivet bland annat i till utredningen avgivna yttranden. Vid behandlingen av frågor om luftfartsledningens utbyggande hade postflygningarnas betydelse av riksdagen angivits såsom ett av de starkaste skälen för dess inställning på detta område.

Utredningen har ej heller ansett sig böra ingå på frågan, huruvida eller i vilken omfattning ett särskilt luftporto bör upptagas för de försändelser, vilka befordras flygledes. Utredningen gör emellertid i detta sammanhang följande allmänna uttalanden:

Under det vissa utländska postverk i likhet med det svenska vidarebefordra även icke luftfrankerad brevpост med nattpostflygningarna, så kräves i regel eljest särskilt luftporto för flygbefordring. Då nattpostflygmaskinerna icke kunnat och tills vidare icke torde kunna utnyttjas för passageraretrafik och endast i mycket ringa omfattning för godsbeordring, hava postverken nödsakats betala en ersättning, som motsvarar driftkostnaderna. Vid sådant förhållande är det å ena sidan naturligt, att postverket disponerat det till-

gängliga lastutrymmet för befordring av så stora postkvantiteter, som lämpligen kunnat medsändas. Å andra sidan har den åsikten framförts att, om blott luftfrankerad post befordrades med flygmaskin, bleve det allt flera avsändare, som erlade särskilt luftporto; nu räknas det nämligen ganska allmänt med, att sådant porto ej behöves, eftersom även vanlig brevpост i regel medtages. Det får i detta sammanhang dock icke förbises, att för vårt lands vidkommande man icke kan räkna med så stora kvantiteter luftfrankerad post eller med ett så högt luftporto, att inkomsterna därav skulle kunna täcka de av landets läge förorsakade höga kostnaderna för luftpostbefordringen. Med hänsyn till den stora fördel, som flygbefordring av posten innebär, och postverkets höga kostnader för detta transportsätt, kunde även en förhöjning av vårt i jämförelse med andra länders posttaxor låga luftporto anses hava skäl för sig. Andra synpunkter kunna givetvis även anläggas på denna taxepolitiska fråga. Här bör vidare erinras, att hittills med flygturerna i riktniing till Sverige endast i obetydlig omfattning befordrats andra försändelser än sådana, för vilka luftporto erlagts. I den mån utländska postförvaltningar i större utsträckning övergå till det svenska postverkets praxis att anlita nattpostflygningen även för befordring av icke luftfrankerad post, komma lufttransitavgifterna från utländska postverk att avsevärt ökas och det svenska postverkets kostnader för nattpostflygningarna följaktligen att ej obetydligt minskas.

Såsom förut erinrats har luftfartsutredningen utgått från att de luftfartslinjer, vilka ingå i det av utredningen förordade programmet för flygtrafikens utveckling, alltjämt bliva anlitade för postbefordring och att förutom luftfrankerad post även annan brevpост (brev och brevkort) liksom hittills flygbefordras å omhandlade linjer.

Den transitavgift, som det svenska postverket har att erlægga för vidarebefordringen av svensk post å utländska flyglinjer, är internationellt reglerad, varför utredningen ansett sig sakna anledning att ingå på densamma.

Däremot har utredningen ansett sig böra till behandling upptaga frågan, vilken ersättning det svenska postverket bör erlægga för postbefordringen å sådana linjer, rörande vilkas anlitannde för postbefordring avtal träffas mellan det svenska postverket och vederbörande luftfartsbolag. Härom har luftfartsutredningen anført följande:

Ersättningen för postbefordring å dagflyglinjerna från Sverige hade alltsedan år 1928 utgått efter en fraktsats av kronor 4:32 per tonkilometer. Denna fraktsats hade då motsvarat den i världspostkonventionen fastställda maximitransitavgiften för befordring av post flygledes, 6 guldfrancs per tonkilometer, men motsvarade med nuvarande myntvärde å den svenska kronan icke mer än omkring 3.5 guldfrancs per tonkilometer. Emellertid hade även Aerotransports utgifter per offererad tonkilometer minskats och utgjorde för bolagets hela linjetrafikrörelse år 1933 kronor 2:91 mot kronor 4:11 år 1928. En postersättning av kronor 4:32 per tonkilometer syntes måhända därför numera kunna anses hög. Frågan, huruvida nyssnämnda fraktsats skulle bibehållas eller något sänkas, bleve dock, om Aerotransport ombildades på sätt utredningen föreslagit, ur statens synpunkt blott en bokföringsfråga. Utredningen hade därför stannat vid att i fråga om postersättningen för befordringen å de statssubventionerade dagflyglinjerna räkna med bibehållande av nuvarande fraktsats, kronor 4:32 per tonkilometer. Utredningen hade härvidlag ansett, att det även borde tagas hänsyn till postens företrädesrätt till befordring på flyglinjerna ävensom därtill, att jämväl vid an-

vändande av andra befordringsmedel brevpost ansåges såsom högtarifferat gods.

Nattpostflygningarna syntes förmodligen under rätt lång tid framåt uteslutande komma att användas för postbefordring. Beträffande den viktigaste nattpostlinjen (Stockholm—Malmö—Hannover) syntes det också vara lämpligast, att tidtabellen kunde fastställas uteslutande med hänsyn till postbefordringen. På linjerna Stockholm—Helsingfors och Malmö—Göteborg—Oslo syntes nattpostflygningen däremot böra i så stor utsträckning, som kunde bliva möjlig, kombineras med passagerareflygning.

Då nattpostflygningarna alltså uteslutande eller huvudsakligen syntes komma att utföras för postens räkning, syntes desamma, så länge detta vore förhållandet, böra bekostas av postmedel. Postersättningen för dessa flygningar borde utgöra självkostnaderna för flygningarnas utförande, varvid i självkostnaderna borde inräknas, förutom de rena driftkostnaderna, jämväl på nattpostflygningarna fallande andel av övriga kostnader för flygtrafiken (teknisk organisation, administration m. m.). Fördelningen av sistnämnda kostnader syntes böra ske på basis av antalet offererade tonkilometer i nattposttrafik respektive i annan trafik. Kostnaderna för avskrivningar å flygplan, som anskaffades och uteslutande användes för nattposttrafik, borde självfallet helt påföras nattpostflygningen.

Generalpoststyrelsen har anfört i huvudsak följande:

De snabba postförbindelserna med utlandet genom postens flygbefordran hade otvivelaktigt bidragit till att upphäva olägenheten av vårt lands geografiskt sett ofördelaktiga läge i förhållande till de utländska handelscentra, vilka för vårt lands affärsliv hade den största betydelsen. Sammanslutningar, företrädande svensk handel och industri, hade också vid flerfaldiga tillfällen givit uttryck åt sin uppskattning av de ansträngningar och ekonomiska uppoffringar, som gjorts för att flygtrafiken skulle kunna anlitas för postbefordran.

Generalpoststyrelsen ville framhålla angelägenheten av att postbefordringen luftledes ordnades så, att den motsvarade affärslivets behov. Styrelsen ville erinra därom, att postinlämningen huvudsakligen ägde rum sent på eftermiddagen eller på kvällen. Nattågen vore därför det viktigaste och mest anlitate befordringsmedlet, när det gällde huvudorterna inom landet. Natttågsförbindelserna hade även den stora fördelen, att posttransporten skedde under den ur affärssynpunkt döda delen av dygnet. Nattpostflygningarna medförde för Sveriges postförbindelser med Europas huvudorter motsvarande fördelar. Genom dessa flygningar bleve det möjligt att utan rubbning av affärslivets nuvarande arbetsorganisation bereda vårt land synnerligen snabba postförbindelser med utlandet. För postbefordringen mellan de stora centra i Europa, belägna på mer än en natts tågreseavstånd, måste en säker och regelbunden nattpostflygning anses såsom det fulländade befordringsmedlet.

För generalpoststyrelsen framstode det såsom allt angelägnare ju mer det europeiska nattpostflygnätet utbyggdes, att även Sverige bereddes anslutning till detsamma icke blott såsom hittills under sommaren utan året om, för så vitt icke vårt lands handel och industri i konkurrensen på den utländska marknaden skulle ställas i ogynnsammare ställning än sina utländska medtävlare genom sämre postförbindelser än dessa. Generalpoststyrelsen ville erinra om att anläggningen av flyglederna Stockholm—Malmö och Malmö—Göteborg—norska gränsen bland annat motiverats med att genom dessa leder nattpostflygningen skulle kunna försiggå icke blott såsom hittills endast under sommarmånaderna utan jämväl övriga delen av året. Sträckan Malmö—Hannover vore redan utrustad med för nattflygtrafik erforderliga land-

ningsfält och belyningsanordningar. Sveriges anknötning året runt till det europeiska nattpostflygnätet vore sålunda förberedd och borde enligt styrelsens förmenande komma till stånd, så snart förhållandena det medgäve. Endast genom anordnande av nattflygtrafik kunde den snabbhet i befordringen, som flygningen erbjöde, fullt effektivt utnyttjas för postbefordringen.

Några kostnadsberäkningar för nattpostflygningens bedrivande hade icke framlagts av luftfartsutredningen. Generalpoststyrelsen funne sig för sin del sakna anledning att nu närmare ingå på frågan om kostnaderna för dessa flygningar. Att någon längre tid i förväg beräkna dessa kostnader läte sig nämligen knappast göra, då desamma i hög grad vore beroende av, i vad mån de övriga nordiska ländernas postverk komme att deltaga i nattpostflygningarna, ävensom av, huru stora returfrakter som erhöles från andra utländska postförvaltningar. Styrelsen kunde givetvis icke förorda dessa flygningars bedrivande, därest kostnaderna för desamma på grund av ändrade förhållanden skulle bliva avsevärt kostsammare än vad som för närvarande kunde förutses. För 1934 års nattpostflygningar hade postverkets kostnader uppgått till närmare en halv miljon kronor, inberäknat kostnaderna för vidarebefordringen av posten med de tyska nattflygmaskinerna från Hannover. Vid nattpostflygningarnas bedrivande året runt torde måhända årskostnaderna för desamma komma att belöpa sig till det dubbla beloppet, vilket styrelsen icke ansåge oskäligt i anseende till de fördelar, nattpostflygningarna medförde för postbefordringen.

Nettokostnaderna kunde emellertid minskas, förutom genom att flygningarna i större omfattning än hittills anlätades av främmande postverk, exempelvis genom att vid dessa flygningar även medtoges expressgods och genom flygtekniska, driftsförbilligande framsteg o. s. v. Det syntes även kunna ifrågasättas, huruvida icke med hänsyn till den avsevärt förbättrade postgången och i betraktande av att jämväl icke luftfrankerade brev och brevkort skulle komma att flygbefordras, en höjning av det utrikes brevportot — en höjning, som för övrigt även av andra skäl kunde anses befogad — borde vidtagas. Styrelsen vore dock icke beredd att nu taga ställning till denna fråga. Slutligen ville styrelsen framhålla, att i mån som nattpostflygningen fullkomnades behovet av dagflygtrafikens användande för postbefordring komme att minskas. Några närmare beräkningar i detta hänseende läte sig dock icke för närvarande göra och tills vidare ansåge sig styrelsen kunna godtaga de av luftfartsutredningen beräknade postkvantiteterna å dagflyglinjerna.

Ur postal synpunkt hade styrelsen, såsom tidigare omnämnts, funnit en linje Stockholm—Norrländ önskvärd.

Ehuru en fraktsats av kronor 4:32 per tonkilometer på dagflyglinjerna med hänsyn till Aerotransports nuvarande utgifter per tonkilometer syntes kunna anses hög, även med företrädesrätt för post, vore styrelsen dock villig att tills vidare godtaga densamma för brev och brevkort. Så snart förhållandena det medgäve, borde emellertid förhandlingar om nedsättning upptagas. För flygbefordringen av paketpost förutsatte styrelsen, att ersättning liksom hittills och enligt utredningens förslag skulle utgå med tredjedelen av den för flygbefordringen av brevpост utgående ersättningen, d. v. s. med kronor 1:44 per tonkilometer. Vidare måste generalpoststyrelsen framhålla, att postverket kunde erlagga nämnda ersättning av kronor 4:32 per tonkilometer endast så länge denna ersättning icke överstege den i världspostkonventionen angivna maximilufttransitavgiften (nu 6 guldfrancs = för närvarande kronor 7:80). Skulle ersättningen komma att överstiga nyssnämnda lufttransitavgift, finge nämligen postverket vidkännas förlust för å dessa linjer befordrade utländska poster.

Mot förslaget att nattpostflygningarna skulle bekostas av postmedel och utföras till självkostnadspris enligt Kungl. Maj:ts bestämmande vore från generalpoststyrelsens sida intet att erinra, så länge dessa flygningar icke kunde kombineras med passagerareflygning, samt under förutsättning att samtliga fraktinkomster vid ifrågakommande flygningar tillfölla postverket.

Järnvägsstyrelsen har framhållit, att även taxan för postbefordran luftledes vore av betydelse icke blott statsfinansiellt utan också järnvägsekonomiskt. Styrelsen syftade därvid närmast på de avgifter, som uttoges av allmänheten. En prisskillnad mellan luft- och järnvägsbefordran, vilken understeg den merkostnad, det förra befordrings sättet förorsakade, kunde icke undgå att medföra en samhällsekonomiskt ofördelaktig fördelning av transportererna, järnvägarna till skada.

Kommerskollegium har understrukit betydelsen av nattpostflygning under hela året.

Handelskamrarna hava i allmänhet uttalat sig för nattpostflygning hela året.

Sveriges allmänna sjöfartsförening har förordat, att nattpostflygningarna å enligt förslaget ifrågakommande linjer måtte komma till utförande året runt.

Departements-
chefen.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår har det svenska postverket under senare år flygledes till utlandet transporterat betydande delar av den brevpost, tidvis så gott som all sådan, som lämpligen kunnat befordras å flyglinje, liksom även luftfrankerad paketpost. Detta gäller såväl dagflygningarna som de hittills blott under sommarmånaderna bedrivna nattflygningarna. Den med särskilt luftporto försedda brevposten har flygbefordrats till bestämmelseorten, i den mån flyglägenheter varit tillgängliga och medfört tidsvinst. Övrig brevpost har i mån av utrymme erhållit flygbefordran till London, Paris, Bryssel, Antwerpen, Hamburg, Berlin och Helsingfors, därvid alltså även vissa av Aerotransport icke trafikerade linjer utnyttjats för ändamålet. Den luftfrankerade posten har, enligt gjorda beräkningar, för år 1933 ej uppskattats till mer än 26 procent av all flygbefordrad post, efter vikt räknat, och för år 1934 beräknas motsvarande procenttal till allenast 16.3. De flygledes verkställda transportererna hava åsamkat postverket betydande nettokostnader, vilka enligt luftfartsutredningen för år 1933 uppgingo till ej mindre än 482,447 kronor. Knappast något annat postverk torde, relativt sett, i samma utsträckning som det svenska hava bekostat flygning av även icke luftfrankerad post.

Luftfartsutredningen har, ehuru den ansett sig icke böra närmare ingå på frågan om flygpostbefordringens omfattning och ekonomi, utgått från att liksom hittills såväl luftfrankerad som vanlig brevpost skulle befordras å dagflyglinjerna och medelst särskilt för ändamålet inrättade nattflyglinjer. Likaså har utredningen förutsatt, att hittillsvarande praxis i fråga om Aero transports taxor för postbefordran skulle äga fortsatt tillämpning. Det svenska postverket skulle alltså för dagtransporterna erlägga 4 kronor 32 öre för tonkilometer samt beträffande nattflygningarna, i den mån de komme till utförande genom Aero transport, svara för bolagets självkostnader för denna flygning. Generalpoststyrelsen har för sin del anslutit sig till vad utredningen sålunda ifrågasatt, med reservation i fråga om nattflygningarna för det fall att kostnaderna skulle ställa sig avsevärt högre än nu kan förutses.

I syfte att vinna någon uppfattning om storleksordningen av de kostnader, en sålunda året runt anordnad flygbefordring av svensk post skulle medföra för postverket, har jag från generalpoststyrelsen inhämtat upplysningar i sådant hänseende. Med reservation för utgångspunkterna i fråga om postmängderna till och från Sverige och övriga skandinaviska länder, som förutsatts delta i nattflygtransporterna, har styrelsen i en avgiven promemoria ansett sig kunna för år 1937 räkna med följande utgifter respektive inkomster och besparingar:

	Kronor	
Dagflygningar	265,000	
Nattflygningar	700,000	
Vidarebefordring å utländska flyglinjer, omkring	255,000	
Lokala transporter och personalkostnader, omkring	85,000	
	<u>Summa</u>	1,305,000
	Kronor	
Härifrån avgå		
Luftportoinkomster (beräknade)	125,000	
Lufttransitinkomster, omkring	70,000	
Inbesparade land- och sjötransitavgifter, omkring	118,000	313,000
	<u>Nettokostnad kronor</u>	992,000

I en senare promemoria har generalpoststyrelsen under förutsättning, bland annat, att nattpostflygning utfördes endast sex nätter i veckan och å linjen Oslo—Göteborg—Malmö kombinerades med passagerareflygning, beräknat nettokostnaderna för postflygningen till 890,000 kronor.

Utöver nu angivna kostnader för postflygningen tillkomma statens på nattflygningen belöpande utgifter för radio- och väderlektjänst, beräknade till respektive 19,200 och 122,600 kronor. Ytterligare böra i detta sammanhang beaktas de i första hand av nattpostflygningarna föranledda belysningsanläggningarna på luftfartslederna Stockholm—Malmö och Malmö—Göteborg—norska gränsen, vilka anläggningar enligt luftfartsutredningen efter full utbyggnad av lederna beräknats draga en årlig kostnad av 252,000 kronor inklusive ränte- och amorteringskostnader. Medräknas även dessa utgiftsposter — de ingå i den här förut (sid. 25) meddelade sammanställningen rörande totalkostnaderna för luftfarten — stiger sålunda nettokostnaden till 1,385,800 kronor, vilket belopp emellertid, enligt generalpoststyrelsens nyssnämnda senare promemoria, under vissa förutsättningar kunde beräknas bli något mindre.

En av förutsättningarna för de i meddelade tablå återgivna beräkningarna är att de danska, norska och finska postverken delta i de verkliga kostnaderna för nattflygningen på så sätt, att omkring en tredjedel skulle falla på svenska postverket och återstoden på nyssnämnda tre postverk. Enligt vad jag inhämtat hava dessa emellertid ännu icke tagit ståndpunkt till denna fråga, och med hänsyn härtill är det icke möjligt att i sakens nuvarande läge med någon bestämdhet angiva de kostnader, som i verkligheten skulle komma att belasta postverket. En samverkan av nyss antydd art torde emellertid utgöra en ofrånkomlig förutsättning för den utökning av postflygningen, varom här

är fråga. I annat fall skulle det svenska postverkets nettokostnader för flygbefordringen stiga till omkring 2 miljoner kronor, ett kostnadsbelopp som uppenbarligen icke kan anses godtagbart.

Även om det således saknas tillräckligt fasta hållpunkter för ett bedömande redan nu av frågan i vilken omfattning postflygning bör bedrivas efter 1937 års ingång, har jag ansett mig böra i sammanhang med behandlingen av övriga luftfartsspörsmål något beröra vissa principfrågor beträffande postflygningen.

I första hand vill jag då framhålla att, så länge ett särskilt luftpostporto anses böra upptagas, det enligt min mening måste anses principiellt riktigt att endast luftfrankerad post befordras flygledes. I varje fall gäller detta dagflyglinjerna, där postverkets utgifter för transporterna äro avhängiga av den fraktade postmängden. Samma synpunkt gör sig även gällande i fråga om nattflygningarna, i vad de avse transporter på andra linjer än dem, för vilka postverket bestrider kostnaderna. Beträffande sistnämnda linjer ställer sig saken måhända något annorlunda; härtill återkommer jag i det följande.

Naturligt är att allmänheten, därest även icke luftfrankerad post som regel flygbefordras på ifrågakommande linjer, i många fall icke finner nödigt att frankera försändelserna med luftporto. Därpå tyder i varje fall det förhållandet att, såsom nyss nämnts, en jämförelsevis liten del av den flygbefordrade brevposten till utlandet luftfrankerats; den luftfrankerade posten har för år 1933 beräknats till 18,000 kilogram och för år 1934 till endast 13,900 kilogram, under det att hela mängden luftbefordrad post utgjorde 69,000 respektive 85,200 kilogram. Det borde rimligen kunna antagas, att ett tillämpande av principen om flygbefordran endast av luftfrankerad post skulle komma att väsentligt höja förstnämnda siffror. Skulle åter motsatsen kunna antagas, eller med andra ord att en indragning av flygbefordran för den icke luftfrankerade posten ej skulle medföra en mera avsevärd ökning av luftfrankeringen, synes detta vittna om ett bristande verkligt behov av postflygning och snarare utgöra ett skäl för inhiberande åtminstone av de förlustbringande nattflygtransporterna än för ett bibehållande eller utökande av den nuvarande anordningen. Till ledning för bedömandet av hela detta spörsmål kunna tjäna vissa av generalpoststyrelsen gjorda beräkningar. Enligt styrelsens nyss återgivna kalkyl, som förutsätter att även icke luftfrankerad post sändes å flyglinjerna, skulle inkomsten av luftporto för år 1937, trots de utökade och förbättrade tidtabeller och förbindelser som förslaget till ny trafikplan innebär, uppgå till endast 125,000 kronor, eller avsevärt mindre än för åren 1933 och 1934, då den beräknats till respektive 175,000 och 180,000 kronor. Under förutsättning åter att endast luftfrankerad post skulle flygbefordras har generalpoststyrelsen enligt inhämtad uppgift ansett sig kunna för år 1937 räkna med en sådan inkomst av 210,000—225,000 kronor, vilket dock som synes innebär endast en jämförelsevis ringa ökning i förhållande till åren 1933 och 1934. Nu anförda siffror torde visa, att ett bibehållande av systemet med flygbefordran även av icke luftfrankerad post skulle komma att leda till en fortgående minskning av luftportoinkomsten, samtidigt som de knappast tyda på be-

fintligheten av något mera allmänt behov av postflygning. För övrigt visar hela den av generalpoststyrelsen på basis av nuvarande befodringsprinciper uppgjorda kalkylen för luftpostbefodran efter år 1936 väsentligt minskade portoinkomster men nära nog fördubblade nettokostnader. Det kan givetvis ifrågasättas, huruvida det skulle vara ekonomiskt riktigt att anordna flygposttransporterna efter ett program, som visar ett dylikt resultat.

Från näringslivets sida har, under framhållande av postflygningens, enkannerligen nattflygningens stora betydelse för näringslivet över huvud taget och främst för export- och importhandeln, betonats angelägenheten av att det särskilda luftportot avvecklas. Det må erkännas att flygpostbefodringen äger sin betydelse för vissa delar av näringslivet. Detta förhållande synes emellertid i och för sig icke kunna åberopas som skäl för att postverket skulle i stället för näringslivet självt och den korresponderande allmänhet i övrigt, som önskar utnyttja flygposttransporterna, bära hela den särskilda kostnad, som är förenad med sådana transporter. Det stundom framförda skälet, att postverket har skyldighet att transportera posten på snabbaste sätt, kan jag finna godtagbart endast intill den gräns, som skälig jämvikt mellan inkomster vid och utgifter för respektive befodringsätt ovillkorligen måste utgöra. Vad särskilt angår nattflygningarna synes det uppenbart, att icke ens med den fastställda luftportosatsen en sådan jämvikt tillnärmelsevis kan uppnås.

Äro emellertid de ekonomiska eller andra fördelar, den snabba flygpostbefodringen påstås medföra för korrespondenterna, av den storleksordning, att betydande belopp finnas bära nedläggas av postverket på denna flygning, bör det också kunna antagas, att en rimlig höjning av portosatsen för flygbefodran icke gärna kan föranleda till en minskning av den luftfrankerade postmängden. En höjning av luftportot borde vid sådant förhållande sannolikt medföra en motsvarande inkomstökning för postverket.

Möjligheterna att avväga luftpostportot äro begränsade genom den internationella postkonventionen. Enligt denna får inom Europa sådant porto uttagas med högst 15 guldcentimes per 20 gram. Det nuvarande svenska portot, 10 öre per 20 gram, motsvarar emellertid enligt gällande kurs endast ungefär 8 guldcentimes och skulle alltså kunna höjas till inemot det dubbla. Det svenska luftportot är bland de lägsta i Europa. I exempelvis Danmark är luftportot för närvarande fastställt till 20 danska öre per 20 gram för brev och 15 öre för brevkort.

Om sålunda, vid bibehållande av särskilt luftporto, en höjning av det samma synes rimlig och genomförbar, kunna emellertid även andra åtgärder i detta sammanhang komma under övervägande. Förut har antytts, att frågan om flygbefodring av icke luftfrankerad post ställde sig något annorlunda vid sådana nattflyglinjer, för vilka postverket bestrede bolagets självkostnad. I dylika fall kan nämligen den icke luftfrankerade posten, i den mån utrymmet det medgiver, medtagas utan särskild kostnad för postverket. I regel är den luftfrankerade postmängden icke större än att även övrig brevpост kan inlastas i flygplanen, som vid nattflygningen endast avses för posttransport, och postverkets kostnader för nattflygningarna äro lika stora

oavsett den transporterade postmängden. Det kan då ock synas naturligt, att även den icke luftfrankerade posten får medfölja. En given gräns för flygtransporten av sistnämnda post bör dock enligt min mening vara den station, från vilken postverket har att erlægga frakt efter vikt och där alltså det särskilda skälet för flygbefordringen icke längre äger giltighet. Vid denna station skulle då den icke luftfrankerade posten överföras till land- respektive sjötransport, om sådan ifrågakommer.

Om det alltså under vissa förhållanden kan anses lämpligt att även icke luftfrankerad utlandspost från Sverige befordras med nattflyglinjerna — behov av nattflygning för annan post än utlandspost torde icke föreligga å nuvarande svenska flygleder — synes det, i betraktande av de höga kostnaderna för detta befordringssätt och den betydande del av utlandsposten, som sålunda skulle flygbefordras, kunna sättas i fråga, huruvida icke det vanliga utlandspostot bör höjas, med bibehållande av det särskilda luftpostot endast för flygtransport till utomeuropeiska länder och för flygning inom Europa med andra linjer än svenska nattflyglinjer. Därmed skulle praktiskt taget all brevpост till utlandet vara berättigad till transport med svenska nattflyglinjer, där sådana inrättats.

Ett av de tidigare åberopade viktigare skälen för flygbefordran av icke luftfrankerad post har varit, att det svenska utlandspostot har ansetts väl högt och därför motivera en förbättring av transporttiderna genom flygbefordran utan att särskilt luftpostporto med nödvändighet bort uttagas. Numera torde emellertid detta skäl knappast äga giltighet. Generalpoststyrelsen har ock i sitt utlåtande antytt, att en höjning av utlandspostot kunde anses befogad till och med av andra skäl än dem som hänföra sig till flygförbindelsernas större snabbhet. Även utvägen att minska förlusterna å postflyget genom uttagande av ett högre utlandsposto än det nu fastställda bör därför komma under övervägande.

Beträffande den ekonomiska innebörden av en eventuell höjning av utlandspostot må erinras om följande. Den internationella postkonventionen fastställer för vanliga brev ett utlandsposto av 25 guldcentimes för 20 gram och 15 guldcentimes för varje påbörjad överskjutande viktsats av 20 gram samt för brevkort 15 guldcentimes, med rätt för staterna att minska portosatserna med 20 procent eller öka dem med 40 procent. Det svenska utlandspostot är 25 respektive 15 öre för brev och 15 öre för brevkort, efter nuvarande kurs motsvarande omkring 20 respektive 12 guldcentimes. Enligt postverkets statistik för år 1934 utgjorde antalet svenska brev till utlandet inklusive rekommenderade och assurerade försändelser, men bortsett från post till Danmark, Finland, Island och Norge — för dessa gälla i stort sett samma portosatser som inom Sverige — något mer än 9 miljoner. En höjning av brevpertosatsen 25 öre till exempelvis 35 öre torde alltså kunna beräknas medföra en inkomst av omkring 900,000 kronor, vartill kommer den inkomstökning, som skulle vinnas om samtidigt utlandspostot för brevkort i motsvarande mån höjdes.

Om en portoökning av här angiven art genomföres, synes flygbefordringen av post kunna utan mera avsevärd nettokostnad bedrivas i huvudsakligen den omfattning, luftfartsutredningen förutsatt. Dock torde, på sätt jag förut ut-

vecklat, åtminstone i regel endast den post, som försetts med luftporto, böra transporteras med dagflygningarna och med nattflygningarna bortom slutpunkten för de svenska linjerna. Denna begränsning av den icke luftfrankerade postens flygbefordran minskar postverkets utgifter för flygtransitavgifter. Räkna man inkomstökningen av portohöjningen för det vanliga utlandsportot flygbefordringen helt till godo liksom ökningen av luftportots höjning, synes man hava anledning antaga att postflygningen icke skall bliva mera förlustbringande än som med hänsyn till luftfartens nuvarande utvecklingsstadium må kunna anses rimligt.

Slutligen vill jag i korthet beröra frågan, huruvida den nettokostnad, större eller mindre, som postflygningen kommer att uppvisa, bör liksom hittills belasta postverket såsom en driftkostnad eller om densamma, för närvarande inverkan på riksstatens inkomstsida, bör i stället redovisas på utgiftssidan av riksstaten. Enär postflygningen är att betrakta såsom en rent postal angelägenhet, behöver icke berörda nettokostnad, lika litet som eventuella motsvarande kostnader för andra transportgrenar, redovisas över riksstaten. I anslutning till vad jag tidigare anfört om redovisningen av statens utgifter för luftfarten och inrättandet av en särskild fond för möjliggörande av denna redovisning, synes det emellertid kunna anföras skäl för att statsverkets nettokostnader för flygpostbefordringen redovisas över riksstaten, särskilt om dessa kostnader skulle komma att uppgå till mera avsevärda belopp. Detta spörsmål synes emellertid lämpligen upptagas till prövning i sammanhang med övriga nyssberörda redovisningsfrågor, vilka enligt vad jag föreslagit skulle göras till föremål för särskild utredning.

De här berörda frågorna om postporton och postflygningens omfattning m. m. äro av beskaffenhet att närmast ankomma på Kungl. Maj:ts att, i förekommande fall efter förslag av generalpoststyrelsen, pröva och avgöra. Med hänsyn emellertid till deras statsfinansiella och i övrigt allmänt samhälleliga betydelse har jag ansett tillfälle böra på detta sätt beredas riksdagen att, om den så önskar, uttala sig i ämnet.

Markorganisation.

Luftfartsutredningen har å sid. 53—65 i sitt betänkande lämnat redogörelse för luftfartens markorganisation i Sverige, omfattande flygplatser, flygleder, väderlekstjänst och radiotjänst. Utförligare redogörelse för flygplatser och flygleder lämnas å sid. 177—210 i betänkandet.

Anläggningskostnaderna för markorganisationen framgå av följande av luftfartsutredningen meddelade sammanställning, innefattande beräknade kostnader, i den mån anläggningarna icke ännu äro färdigställda:

<i>Engångskostnader för flygplatser och flygleder.</i>		1,000 kr.
<i>Flygplatser:</i>		
Lindarängen	1,377	1,377
Bromma	4,579	4,579
Torslanda	1,896	1,896
Bulltofta	3,744	3,744
Kalmar	20	20

Summa 11,616

<i>Hjälplandningsfält:</i>	
Stockholm—Malmö	4,787
Malmö—Göteborg—norska gränsen	1,940
Övriga	652
	Summa 7,379
<i>Flygfyrrar</i>	555
	Summa summarum 19,550

Av denna totalkostnad har ett belopp av i runt tal 12 miljoner kronor beräknats belöpa på statsverket, medan återstoden skulle belöpa på vederbörande kommuner.

Med avseende å årskostnaderna för markorganisationen torde jag få hänvisa till den under rubriken »Trafikprogram och kostnader» meddelade sammanställningen.

Beträffande flygplatserna torde här endast behöva erinras om att densamma tillkommit under delvis mycket betydande ekonomisk medverkan från statens sida, flertalet såsom kommunala nödhjulsarbeten eller reservarbeten i statens arbetslöshetskommissions regi. Statens bidrag till kostnaderna hava varierat från fall till fall. I statsverkspropositionen har Kungl. Maj:t framlagt förslag om bidrag till uppförande av en hangar å Bromma flygplats (sjätte huvudtiteln, punkt 32) samt under utgifter för kapitalökning, bilaga 3, om medel till belysningsanläggning å flygplatsen (punkt 8) och om anslag till radioanläggning för densamma (punkt 19).

Flyglederna Stockholm—Malmö och Malmö—Göteborg—norska gränsen utföras såsom statliga reservarbeten av arbetslöshetskommissionen. Till markförvärv och belysningsanläggningar m. m. hava särskilda anslag upptagits å riksstaten, huvudsakligen såsom kapitalökningsanslag till postverket. Beträffande arbetena å frågavarande flygleder torde jag få hänvisa till den i statsverkspropositionen (utgifter för kapitalökning, bilaga 3, punkt 7) lämnade redogörelsen.

Väderlekstjänsten för luftfarten handhaves i Sverige av statens meteorologisk-hydrografiska anstalt, som på statsverkets bekostnad utan avgift tilltillhandahåller såväl svenska som utländska luftfartsföretag väderleksunder rättelser. När väderlekstjänsten för luftfart år 1925 inrättades, bestredos de årliga kostnaderna av anstaltens ordinarie anslag. Från och med budgetåret 1927/1928 hava särskilda medel för ändamålet anvisats under sjätte huvudtiteln, för löpande budgetår till ett sammanlagt belopp av 60,200 kronor. I anledning av den ändrade riksstatsuppställningen hava ifrågavarande anslagsmedel i riksstatsförslaget för nästa budgetår överflyttats till nionde huvudtiteln (punkt 186), där de upptagits med ett till 68,900 kronor förhöjt belopp.

I fråga om radiotjänsten, avseende telegrafförbindelsen mellan flygplanen och stationerna, torde jag få erinra om de principer, efter vilka statsmakterna hittills bedömt spörsmålet om bestridandet av kostnaderna för densamma.

Förefintliga radiostationer — vid Lindarängen i Stockholm, Torslanda i Göteborg och Bulltofta i Malmö — hava anlagts av telegrafverket och be-

kostats med kapitalökningsmedel. Intill budgetåret 1931/1932 utthyrdes då förefintliga anläggningar av telegrafverket till vederbörande intressenter. Sedan emellertid luftfartssakkunniga i sitt den 30 september 1929 avgivna betänkande rörande understöd åt den civila luftfarten (st. off. utredn. 1929: 21) föreslagit, att telegrafverket skulle på statsverkets bekostnad tillhandahålla och betjäna radioanläggningarna, samt vissa framställningar därutinnan inkommit, upptog min företrädare i ämbetet frågan till behandling i 1931 års sjätte huvudtitel, punkt 34. Han tillstyrkte därvid, att fri radiotjänst bereddades luftfarten i Sverige genom telegrafverkets försorg. I likhet med luftfartssakkunniga ansåg han dock, att ägarna eller innehavarna av vederbörande flygplatser borde tillhandahålla för radioanläggningarna erforderlig kraft samt markområden och lokaler ävensom ombesörja dessas belysning, uppvärmning och städning. Även till radioanläggningarna hörande starkströmskablar borde utan ersättning ställas till telegrafstyrelsens förfogande.

Med avseende å sättet för bestridande av telegrafverkets kostnader för radiotjänsten hade telegrafstyrelsen ifrågasatt, att av styrelsen för då utförda anläggningar disponerade kapitalökningsmedel borde frigöras genom särskilda anslag. Ett sådant förfaringssätt syntes emellertid departementschefen icke nödvändigt, utan skälig förräntning och amortering av berörda medel syntes bära ingå bland kostnaderna för den fria radiotjänsten, för vilka telegrafverket skulle erhålla ersättning. Dessa kostnader, i vilka jämväl inräknats avlöningar till radiotelegrafister m. m., föreslog departementschefen skola upptagas såsom särskilt anslag under sjätte huvudtiteln med 40,000 kronor. I samband därmed betonade han, att utökning av radiostationernas antal eller av deras effekt bleve beroende på Kungl. Maj:ts prövning samt att det därvid bleve möjligt tillse, att blott för luftfartens säkerhet nödvändiga krav tillgodosåges.

Riksdagen (skrivelse nr 69, punkt 2), som icke ville motsätta sig Kungl. Maj:ts i anslutning till departementschefens uttalande avlåtna förslag, anvisade för budgetåret 1931/1932 till radiotjänst för luftfarten ett anslag av 40,000 kronor, med vilket belopp enahanda anslag därefter för varje budgetår upptagits å riksstaten och jämväl i riksstatsförslaget för nästa budgetår.

Enligt vad luftfartsutredningen meddelar, uppgår det i förevarande radioanläggningar, i Stockholm, Göteborg och Malmö, nedlagda statskapitalet till 20,000, 10,000 respektive 78,000 kronor. Såsom nyss antytts har Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen föreslagit riksdagen att anvisa ett anslag å 180,000 kronor till radioanläggning för flygplats i Bromma, vilken anläggning är avsedd att ersätta nyssnämnda anläggning i Stockholm, belägen vid Lindarängen.

Luftfartsutredningen har i fråga om markorganisationen och till en början flygplatserna och flyglederna anfört i huvudsak följande:

Flygplatserna och flyglederna för den civila luftfarten vore samtliga tillkomna på det allmännas bekostnad, och flygtrafiken hade hitintills icke belastats med andra avgifter för dessas användande än måttliga start- och landningsavgifter. Det allmännas årliga kostnader för ränta och amortering av i flygleder och flygplatser nedlagt kapital samt för väderleks- och radiotjänst hade av utredningen beräknats till inemot 1.5 miljon kronor. Skulle transportföremålet betala alla det begagnade samfärdsmedlets kostnader, så skulle så gott som all svensk flygtrafik få nedläggas. Under sådana omständigheter ansåge utredningen, att, intilldess möjligen i en framtid flygtrafiken kunde komma att bära sina kostnader, det allmänna borde svara för alla nu ifrågavarande kostnader.

Det hade syntts utredningen angeläget att till granskning upptaga spörsmålet, huruvida och i vilken relation kostnaderna för flygplatser och flygleder borde bäras av stat och kommun samt huru förvaltningen av dessa på ändamålsenligaste sätt borde ordnas, och att så vitt möjligt söka lämpliga riktlinjer härför.

Beträffande flygplatserna måste en bestämd åtskillnad göras mellan å ena sidan de flygplatser, som uteslutande avsetts för trafik till eller från annan inrikes ort eller för sportflygning, och å andra sidan dem, som avsetts att förmedla även flygtrafik till och från utlandet.

Beträffande den senare gruppen, som utgjordes av flygplatserna i Stockholm, Göteborg och Malmö, gällde att de, även om de tillgodosåge ett rent lokalt trafikintresse, dock tjänade även ett riksintresse, och detta senare bleve desto starkare, ju mera trafiken å flygplatsen hade karaktären av en genomgångstrafik, oavsett om de resande fortsatte sin färd med annat fortskaffningsmedel än flygplan. I fråga om dylika flygplatser syntes en fördelning mellan staten och vederbörande kommun av byggnadskostnaderna böra ske, varvid statens bidrag borde avvägas med hänsyn till flygplatsens större eller mindre betydelse ur rikssynpunkt. Då fördelningen av anläggningskostnaderna för nämnda tre flygplatser varit eller vore föremål för statsmakternas prövning, ansåge sig utredningen sakna anledning att närmare ingå härpå.

I fråga om övriga flygplatser måste det lokala trafikintresset anses vara så övervägande, att det, liksom nu vore fallet med sjöfartshamnarna, borde ankomma på vederbörande kommuner att föranstalta om deras anläggande. Härvid syntes emellertid, med hänsyn till betydelsen av en flygplats även för kringliggande samhällen, böra undersökas möjligheterna för en samverkan dem emellan. Att kommuner kunde få en betydande del av sina kostnader ersatta av för arbetslöshetens bekämpande anvisade statsmedel innebure intet avsteg från den princip, åt vilken utredningen här givit uttryck.

Flyglederna tillgodosåge icke något lokalt intresse. Den omständigheten, att förefintligheten av en kommunal flygplats onödiggjorde anläggandet av ett hjälplandningsfält, borde icke föranleda till avsteg från vad nyss yttrats rörande fördelningen av kostnaderna mellan stat och kommun för flygplatserna.

Då flygplatser och flygleder borde vara öppna för alla flygtrafikanter, borde förvaltningen av dessa anläggningar ombesörjas av det allmänna. Utredningen hade kommit till den uppfattningen, att vad förvaltningen av flygplatserna beträffade kommunerna syntes vara mest lämpade för ifrågavarande uppgift. Kommunerna hade redan beträffande sina hamnar liknande förvaltningsuppgifter, och på flera håll hade man infört kommunal förvaltning av flygplatserna. Staten däremot saknade organ för denna uppgift, och det syntes vara att befara, att en statlig förvaltning av rikets flygplatser skulle bli jämförelsevis dyrbar. Den omständigheten, att en flygplats förvaltades kommunalt, innebure icke, att allt lokalt arbete på flygplatsen skulle ombesörjas av kommunen. En viss praxis hade redan utbildat sig i fråga om fördelningen av arbetet å flygplatserna mellan flygplatsförvaltningen och de trafikerande flygbolagen.

Kostnaderna för respektive flygplatsers underhåll och drift syntes böra bestridas av den, som förvaltade flygplatsen, således av vederbörande kommun. Härigenom syntes den bästa garantien erhållas, för att förvaltningen ordnades på ur ekonomisk synpunkt lämpligaste sätt. Flygplatsförvaltningen skulle äga rätt att av de trafikerande upptaga start- och landningsavgifter samt uppehållsavgifter enligt av Kungl. Maj:t fastställd taxa. Det måste

tillses, att taxorna icke så avveke från vanligt bruk inom andra länder, att onödiga svårigheter härigenom uppstode för luftfarten. Med de taxor för flygplatsernas begagnande, som under nuvarande förhållanden syntes möjliga att tillämpa, torde driftsunderskott å flygplatsrörelsen i regel icke kunna undvikas.

Då de i flyglederna ingående hjälplandsfält och fyrarna i regel icke anslöte till någon stad utan vore belägna inom kommuner, som saknade lämpliga organ för ledernas handhavande, syntes det nödvändigt att låta staten ombesörja förvaltningen av flyglederna.

De årliga utgifterna för flygledernas underhåll och drift syntes, då flyglederna icke kunde anses äga direkt lokalt intresse, böra bäras av staten.

Enligt vad utredningen föreslagit, skulle flyglederna, åtminstone tills vidare, avgiftsfritt upplåtas åt alla flygtrafikanter och således även åt postverket. I överensstämmelse med denna uppfattning ansågo utredningen, att postverket borde befrias från utgifter för flyglederna och samtidigt även från alla med flygledernas förvaltning sammanhängande uppgifter, vilka näppeligen syntes tillhöra postverkets verksamhetsområde. Dessa uppgifter borde överlåtas åt luftfartsmyndigheten, som otvivelaktigt vore den statliga myndighet, vilken handhavandet av flyglederna närmast borde åligga, bland annat genom på respektive platser bosatta personer, med vilka luftfartsmyndigheten skulle träffa avtal. Förslaget borde medföra den konsekvensen, att det av postverket redovisade, i flygfält och fyrbelysning nedlagda kapitalet finge överföras till annat konto.

Med avseende å de till markorganisationen hörande anläggningarna för radio- och väderlekstjänst åt luftfarten föreslår utredningen icke någon ändring i fråga om kostnadernas bestridande vid de nuvarande anläggningarna. Huruvida och i vad mån staten framdeles skulle deltaga i kostnaderna för radio- och väderlekstjänst även vid andra flygplatser än i Stockholm, Göteborg och Malmö syntes, säger luftfartsutredningen, få bero på prövning i varje särskilt fall. Till erhållande av statsbidrag syntes främst böra ifrågakomma sådana anläggningar för ifrågavarande ändamål, vilka kunde äga betydelse för de statliga flyglederna. Vidare framhåller utredningen, att med det av utredningen föreslagna trafikprogrammet, varvid flygtrafik i stor utsträckning skulle komma att bedrivas inom landet och under hela året, kraven på väderleks- och radiotjänst syntes avsevärt komma att ökas. Väderleksrapporternas tillförlitlighet bleve under vissa förhållanden utslagsgivande för trafikens genomförande. En fastare organisation av väderleks- och radiotjänsten liksom av samarbetet mellan dessa, än vad som för närvarande vore fallet, syntes därför bliva nödvändig. Väderleks- och radiotjänst för luftfarten vore av speciell natur och komme att höra intimt samman med den av utredningen föreslagna omorganiserade luftfartsmyndighetens blivande arbete. Utredningen förutsatte, att luftfartsmyndigheten sedermera skulle göra nödvändiga framställningar beträffande dessa frågor.

I fråga om kostnaderna för radiotjänsten har luftfartsutredningen anført:

Radiotjänsten, som den för närvarande är anordnad, torde få betraktas som ett provisorium. Den utvidgning av den svenska reguljära luftfarten, som utredningen föreslagit, liksom den ökning av den utländska flygtrafiken på Sverige, som kan emottas efter öppnandet av Bromma flygplats och sedan vissa kompletteringsarbeten utförts på Torslanda flygplats, påkalla ett ut-

byggande av den nuvarande radiotjänsten. Utredningen har införskaffat uppgift från telegrafstyrelsen å de kostnader, som beräknas uppstå genom sådan utbyggnad av radiostationerna i Stockholm, Göteborg och Malmö.

Engångskostnaderna för anläggningarna, byggnader och utrustning, ha därvid uppgivits komma att belöpa sig till för Stockholm 170,000 kronor, Göteborg 130,000 kronor och Malmö 135,000 kronor eller inalles 435,000 kronor. Årskostnaderna för drift och underhåll av radiostationerna bliva i någon mån beroende på trafikens omfattning. Med den tjänstgöring, som skulle erfordras av personalen vid en trafikering i överensstämmelse med trafikplan III, skulle de årliga kostnaderna, däri inräknat ränta, 5 procent, och amortering under 10 år å kostnader för ytterligare erforderliga anläggningar, komma att uppgå till följande belopp:

	Stockholm	Göteborg	Malmö	Summa
K r o n o r				
Drift och underhåll	9,500	7,400	11,400	28,300
Personalavlöningar	25,100	16,600	42,000	83,700
Övriga kostnader	7,100	4,900	10,800	22,800
Ränta och amortering	22,000	16,800	17,500	56,300
Summa	63,700	45,700	81,700	191,100

Vad sålunda anförts, fortsätter luftfartsutredningen, beträffande nödvändigheten av radiotjänstens utbyggande i samband med flygtrafikens emottagna utvidgning gällde ävenledes väderlektjänsten. Under förutsättning av en trafikomfattning i enlighet med trafikplan III skulle enligt uppgift från statens meteorologisk-hydrografiska anstalt de årliga kostnaderna belöpa sig till:

	Stockholm	Göteborg	Malmö	Summa
K r o n o r				
Personalavlöningar vid flygstationerna	45,678	39,246	51,690	136,614
Meteorologisk-hydrografiska anstalten m. m.	—	—	—	8,978
Omkostnader	—	—	—	84,108
Summa	—	—	—	229,700

Häruöver hade beräknats ett engångsanslag på 8,000 kronor.

Generalpoststyrelsen har intet att erinra mot förslaget, att postverket skulle befrias från utgifter för flyglederna och samtidigt från alla med flygledernas förvaltning sammanhängande utgifter.

Telegrafstyrelsen har anført i huvudsak följande:

Styrelsen hade intet att invända mot att efter den föreslagna nyorganisationen av luftfarten handhava radiotjänsten för densamma.

Kostnadsberäkningen för markradiostationer i Stockholm, Göteborg och Malmö, till en början uppgjord under förutsättning att stationerna skulle förses med 2 kW utrustningar, hade, sedan luftfartsutredningen efter samråd med Aerotransport ansett att 1 kW utrustningar vore tillräckliga, upp-

gjorts på basis härav. Styrelsen vore av samma mening som luftfartsutredningen och ansåge, att 1 kW stationer borde komma till utförande.

Emellertid syntes utredningen hava bortsett från att i beräkningarna medtagits belopp för anläggningar för erforderlig elektrisk kraft, mark och lokaler samt årliga kostnader för lokalernas belysning, uppvärmning och städning, vilka kostnader enligt utredningens förslag liksom hittills skulle påvåla innehavarna av flygplatserna. Dessa kostnader inginge, vad *anläggningskostnaderna* beträffade, med följande belopp, nämligen för Stockholm med 35,000 kronor, för Göteborg med 25,000 kronor samt för Malmö med 25,000 kronor.

Berörda årskostnader hade inräknats med för Stockholm 2,000 kronor, för Göteborg 2,000 kronor samt för Malmö 2,600 kronor.

Därest anläggningskostnaderna för radiostationerna skulle, som hittills, vara påförda telegrafverkets kapitalökningsanslag, syntes det ofrånkomligt, att styrelsen bereddes sådan ersättning av statsmedel härför, att dels den avsättning till telegrafverkets förnyelsefond på 10 procent, som gjordes för verkets andra likartade anläggningar, kunde ske, dels ock anläggningskostnaden kunde förräntas enligt de grunder, som gällde beträffande telegrafverkets övriga med kapitalökningsmedel bekostade anläggningar. Den förräntning av 5 procent, som luftfartsutredningen föreslagit, skulle vara liktydig med att luftfarten skulle profitera på verkets mera räntabla rörelsegrenar, vilket enligt styrelsens åsikt vore oriktigt. Emellertid hade luftfartsutredningen framhållit önskvärdheten av att alla statens kostnader för luftfarten måtte sammanföras i riksstaten, dels under särskild rubrik under sjätte huvudtiteln, dels under en gemensam rubrik under utgifter för kapitalökning. Telegrafstyrelsen tillstyrkte denna ordning, varigenom också frågan om sättet för förräntningen av statens kapitalökningsmedel för denna verksamhet kunde ordnas på sätt, som utredningen föreslagit.

Statens meteorologisk-hydrografiska anstalt har i stort sett icke haft något att erinra med anledning av luftfartsutredningens betänkande, då anstalten förutsatt, att det närmare utformandet av väderleks- och radiotjänstens fastare organisation komme att ske i samarbete med anstalten.

Överståthållarämbetet har från de synpunkter, ämbetet äger företräda, icke funnit något att erinra mot luftfartsutredningens förslag.

Stockholms stadsfullmäktige hava åberopat yttranden av flyghamnsstyrelsen och stadskollegiet. Flyghamnsstyrelsen har framhållit, att för stadens del frågan om fördelningen av kostnaderna för Brommafältets iordningställande och utrustande borde framläggas till stadsfullmäktiges avgörande först sedan besked erhållits angående Kungl. Maj:ts ställningstagande till frågan. I detta yttrande har stadskollegiet instämt och tillika anfört, att kollegiet, i likhet med flyghamnsstyrelsen, icke hade någon erinran mot luftfartsutredningens allmänna ståndpunkt i avseende å flygplatsernas förvaltning.

Redan i sammanhang med behandlingen av frågan om fortsatt statsunderstöd till den svenska regelbundna luftfarten har jag framhållit, huru som det tillsvidare icke lär vara möjligt att belasta Aerotransport med dess andel i kostnaderna för luftfartens markorganisation, innefattande flygfält och flygleder samt radio- och väderlekstjänst. Såsom särskilda skäl härför har jag anfört de omständigheter, som för närvarande utesluta en

Departements-
chefen.

taxesättning med hänsyn enbart till täckandet av de fulla kostnaderna för luftfarten, samt den reciprocitet, på vilken anspråk göras från de andra länder, vilkas markorganisation tillhandahålles Aerotransport utan särskild avgift.

I detta sammanhang kan jag därför med avseende å kostnaderna för markorganisationen begränsa mig till att i huvudsak giva luftfartsutredningens uttalanden i ämnet min anslutning. De principer — bland annat i fråga om fördelningen av kostnaderna och förvaltningen beträffande flygplatser och flygleder — åt vilka luftfartsutredningen givit uttryck och som i allt väsentligt ansluta sig till statsmakternas tidigare ståndpunktstagande till förevarande spörsmål, synas mig tillsvidare böra vara vägledande vid hithörande frågors lösning. Vad beträffar redovisningen av statens anläggnings- och årskostnader för markorganisationen vill jag emellertid erinra om mitt tidigare yttrande om behovet av utredning i detta hänseende i anslutning till Kungl. Maj:ts för pågående riksdag framlagda förslag om inrättande av statens allmänna fastighetsfond. Slutligen vill jag betona vikten av att frågor om statens ekonomiska medverkan till nya anläggningar av skilda slag för luftfarten noga prövas från fall till fall med hänsyn till deras ekonomiska konsekvenser och med särskilt beaktande av i vad mån statens intresse av anläggningens tillkomst må kunna motivera en sådan medverkan.

Luftfartsmyndigheten.

Enligt Kungl. Maj:ts efter riksdagens hörande den 26 maj 1922 givna förordning (nr 383) om luftfart tillkomma vissa ärenden en luftfartsmyndighet, om vilken Kungl. Maj:t förordnar. I kungörelse den 8 december 1922 (nr 617) med vissa bestämmelser rörande tillämpningen av förordningen den 26 maj 1922 (nr 383) om luftfart — numera ersatt med kungörelse den 20 april 1928 (nr 85) — stadgades, att luftfartsmyndigheten skulle tillsvidare vara chefen för den byrå inom kommunikationsdepartementet, som handlägger ärenden rörande luftfart.

Alltsedan den 1 maj 1923 har visst biträde beretts luftfartsmyndigheten till en början genom hos generalstaben respektive marinstaben kommanderade officerare. Från och med budgetåret 1925/1926 finnes hos luftfartsmyndigheten anställd särskild assistent, under de första åren med avkortad tjänstgöringstid men från och med budgetåret 1930/1931 med heltidstjänstgöring. Sedan den 1 juli 1932 har därjämte hos myndigheten varit anställd en biträdande ingenjör, vars arvode, numera 400 kronor för månad, för närvarande utgår med hälften av postmedel och med andra hälften av anslagsmedel under sjätte huvudtiteln. Slutligen finnes hos luftfartsmyndigheten anställt ett extra ordinarie kanslibitråde. På senare tid har en andre kansli-sekreterare i departementet i viss utsträckning biträtt vid uppsättande av skrivelser och dylikt.

För avlöning åt assistenten, kanslibiträdet och, i den mån avlöningen utgår av anslagsmedel, den biträdande ingenjören har i riksstaten för innevarande budgetår uppförts ett extra anslag av 14,000 kronor. I årets statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, punkt 28) har samma anslag med hänsyn till principerna för den nya riksstatsuppställningen uppräknats till 15,400

kronor. Utöver dessa anslagsmedel disponeras för luftfartsmyndighetens kostnader dels lönen för chefen å byrån för luftfartsärenden och dels departementets expens- och resekostnadsanslag. Personalkostnaderna hava beräknats till 32,748 kronor för år — inklusive dyrorts- och dyrtidstillägg — av vilket belopp 2,400 kronor utgå av postmedel.

I detta sammanhang må ock erinras om det anslag å 1,000 kronor, som från och med budgetåret 1930/1931 årligen anvisats för bestridande av de kostnader, som uppstå i samband med enligt gällande författningar av luftfartsmyndigheten eller länsstyrelse föreskrivna besiktningar av luftfartyg.

Luftfartsutredningen har i fråga om den framtida organisationen av luftfartsmyndigheten inledningsvis erinrat om att utredningens förslag till anordnande av reguljär luftfart under närmaste framtiden innebure en avsevärd utvidgning av den svenska linjetrafiken. Det kunde emellertid även förväntas, anför utredningen, att vid färdigställandet av lantflygplatsen vid Bromma landet i ökad utsträckning öppnades för främmande flygföretag. Luftfartsmyndighetens arbetsuppgifter bleve i följd härav betydligt vidgade, företrädesvis inom följande verksamhetsområden, nämligen luftfartsinspektion, markorganisation samt taxe- och tidtabellsväsende.

Efter att hava närmare utvecklat innebörden av dessa arbetsuppgifter ingår luftfartsutredningen på frågan om luftfartsmyndighetens organisation och framhåller till en början med avseende å personalen, att med hänsyn till den betydande arbetsbörda, som hädanefter komme att belasta luftfartsmyndigheten, en däremot svarande utökning av den nuvarande personalen erfordrades.

Beträffande den tekniska personalen föreslår utredningen, att tvenne förste byråingenjörstjänster (lönegrad B 27) inrättas för de viktigaste tekniska verksamhetsområdena, nämligen luftfartsinspektionen och markorganisationen. För andra tekniska ärenden torde erfordras ytterligare en ingenjör, förslagsvis i tjänsteställningen byråingenjör (lönegrad B 21). För handläggning och beredning av taxe- och tidtabellsärenden samt ärenden av kameral och juridisk natur anser utredningen erforderligt inrätta en sekreterartjänst, förslagsvis i lönegrad B 24. I personalstaten böra dessutom upptagas dels en kansliskrivarebefattning (lönegrad B 11) för luftfartsregistrets och diariets förande samt för statistikens sammanställande och bearbetande och dels en kontorsbiträdesbefattning (lönegrad B 4).

Beträffande luftfartsmyndighetens chefsfråga framhåller utredningen, att den, som skulle utöva närmaste ledningen av luftfartsmyndighetens arbete, vare sig det bleve chefen för ett för ändamålet inrättat ämbetsverk eller byråchef i redan befintligt verk, finge en synnerligen krävande arbetsbörda. Han hade sålunda att deltaga i det internationella kommissionsarbetet, vilket redan nu vore av stor, tidskrävande omfattning. Vidare måste han taga befattning med de principiellt viktiga ärenden, som rörde taxor och ekonomi. Dessutom vore det av stor betydelse, att chefen ägnade fortlöpande uppmärksamhet åt och följde icke endast lagstiftningsarbetet utan överhuvud hela utvecklingen på luftfartens område. Frågans lösning bleve emellertid beroende på, huruvida myndigheten organiserades såsom en byrå inom be-

finfintligt ämbetsverk eller såsom självständigt ämbetsverk. Utredningen hade tagit under överbägande båda dessa alternativ.

För det senare alternativet talade att flertalet å en luftfartsmyndighet ankommande ärenden vore av speciell natur och allenast på skilda avsnitt ägde något närmare samband med de arbetsuppgifter, som ålåge befintliga ämbetsverk.

Emellertid kunde utredningen ej undgå hysa en viss tvekan om lämpligheten av att inrätta ett fristående ämbetsverk med så begränsad arbetsbörda som den, vilken åtminstone under de närmaste åren syntes komma att belasta luftfartsmyndigheten. Kostnaderna för ett fristående mindre ämbetsverk ställde sig ej oväsentligt högre än för en byrå inom annat större ämbetsverk, ett förhållande, som funne sin förklaring icke enbart i den omständigheten, att vissa för varje myndighet oundvikliga kostnader bleve proportionvis lägre, då de finge slås ut på ett flertal byråer.

Med hänsyn till önskvärdheten av att icke blott de olika trafikgrenarnas intressen rättvist avvägdes mot varandra utan även att de skilda företagen skulle kunna hysa det förtroendet, att redan vid de förberedande utredningarna de olika synpunkterna riktigt vägdes mot varandra, särskilt vid taxesättningar och koncessioner för nya flyglinjer, talade vägande skäl för att till luftfartsmyndighet utsåges något av de ämbetsverk, vederbörligen förstärkt med en för ändamålet nyinrättad byrå, vilka hade att handlägga ärenden rörande den statliga uppsikten över andra enskilda trafikföretag till lands eller sjöss.

De båda ämbetsverk, som ur nu angiven synpunkt skulle kunna ifrågakomma, fortsätter utredningen, vore kommerskollegium samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vägande skäl kunde anföras för båda dessa ämbetsverk. Emellertid syntes arbetsbördan för chefen för kommerskollegium redan vara så betungande, att allenast med tvekan kunde ifrågasättas att utöka densamma. Härtill komme, att inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redan förefunnes fackkunskap i allt vad som rörde anläggning av flygfält och flygleder, varjämte det syntes kunna antagas, att styrelsen genom anlitan av statliga befattningshavare i länen skulle hava möjlighet att med mindre tidsutdräkt och kostnad öva tillsyn över flyglederna. På grund härav och då utredningen ansåge, att de luftfartsmyndigheten för närvarande och inom den närmaste framtiden påvilande uppgifterna icke vore av den omfattning, att inrättande av ett självständigt ämbetsverk redan från början kunde vara nödvändigt, hade utredningen funnit sig böra föreslå, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillika måtte bliva luftfartsmyndighet.

Utredningen har emellertid framhållit, att, om detta sammanförande till ett ämbetsverk av väsentligen skilda arbetsuppgifter på grund av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omfattande arbetsuppgifter komme att innebära hinder för luftfartens utveckling eller medföra olägenheter vid handläggningen av de på luftfartsmyndigheten ankommande ärendena, frågan borde ånyo tagas upp och en helt fristående luftfartsmyndighet inrättas.

Utredningen föreslår alltså, att inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nyinrättas en luftfartsbyrå med personaluppsättning och avlöning, beräknad efter högsta löneklassen, ortsgrupp G, utan dyrtidstillägg och provisoriskt dyrortstillägg, enligt följande sammanställning:

	Lönegrad	Högsta löneklass kronor
1 byråchef.....	B 30	11,940
2 förste byråingenjörer	B 27	21,000
1 sekreterare	B 24	9,060
1 byråingenjör	B 21	7,668
1 kansliskrivare	B 11	4,350
1 kontorsbiträde	B 4	2,988
		<hr/> Summa 57,006

Generalpoststyrelsen hyste viss tvekan, huruvida icke kommerskollegium särskilt med hänsyn till näringslivets intressen skulle vara lämpligare såsom luftfartsmyndighet än väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och kunde icke finna de anförda skälen för luftfartsmyndighetens förläggande till det senare ämbetsverket övertygande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har anfört:

Förutom de skäl, som utredningen anfört, ansåge sig styrelsen böra framhålla, att luftfartsmyndighetens befattning med det föreslagna flygbolaget och blivande flyglinjer i väsentliga delar syntes kunna jämföras med den uppsikt och kontroll, som styrelsen hade att utöva beträffande enskilda järnvägar.

För inrättande av en särskild byrå för ifrågavarande ändamål talade även den omständigheten, att inom styrelsen icke funnes någon byrå, som lämpligen skulle kunna övertaga de mycket speciella ärenden och uppgifter, som tillkomme luftfartsmyndigheten att handlägga och uppfylla.

I fråga om personaluppsättningen innebure förslaget en avsevärd utökning, jämfört med den nuvarande luftfartsmyndigheten. Den betydliga ökningen av myndighetens uppgifter och arbete, särskilt beträffande luftfartsinspektion, markorganisation samt taxe- och tidtabellsväsende, syntes komma att göra sig gällande icke minst i början av luftfartsbyråns verksamhet. Det syntes därför vara av vikt, att byrån redan vid inrättandet vore så väl organiserad och rustad för sin uppgift som möjligt.

Ett genomförande av den föreslagna organisationen syntes komma att påfordra, att styrelsens benämning, »Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen», som — redan nu mindre lämplig med hänsyn till styrelsens ämbetsbefattning även med enskilda järnvägar samt vägtrafiken — efter luftfartsmyndighetens inordnande i styrelsen komme att te sig ännu mindre lämplig, måste ändras för att bättre täcka styrelsens ämbetsuppgifter. Styrelsen ville för sin del föreslå, att benämningen bestämdes till »Kommunikationsstyrelsen».

Luftfartsmyndigheten tillstyrker utredningens organisationsförslag och anför vidare:

Myndighetens arbetskrafter vore för knappt tillmätta redan för de uppgifter, som nu ålaga myndigheten, och till följd av luftfartens hastiga utveckling vore göromålen stadda i ständig ökning. Det vore därför av vikt, att myndigheten snarast möjligt erhöles en effektiv organisation och tillräckliga resurser för att fylla de anspråk, som skäligen kunde ställas å myndigheten. De ärenden, som ankomme på myndigheten att behandla, vore omfattande och krävde strängt specialiserade arbetskrafter. I markorganisationen ingående anläggningar måste på ett sakkunnigt sätt underhållas och förvaltas. Härtill komme myndighetens omfattande kontroll och inspektion av luftfartyg samt tillsyn, att för luftfarten utfärdade bestämmelser och

föreskrifter iakttoges. Myndigheten måste också ägna oavslätlig uppmärksamhet åt det internationella samarbetet på luftfartsområdet.

Huvuddelen av förut nämnda frågor vore icke beroende av den subventionerade trafikens omfattning utan av att trafik över huvud taget bedreves.

Statskontoret, som anslöte sig till förslaget, att luftfartsmyndigheten såsom en särskild byrå inordnades under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, kunde emellertid icke anse erforderligt, att personalen förstärktes i den utsträckning, luftfartsutredningen tänkt sig. Utöver byråchefen syntes bland personalen icke behöva upptagas mera än en förste byråingenjör. Markorganisationen syntes kunna handhavas av den föreslagne byråingenjören, och i stället för sekreteraren förefölle det, i avvaktan på vinnandet av erfarenhet av nyorganisationen, vara tillräckligt att tillsvidare anställa en förste amanuens. Tillräckliga skäl för ersättande av det nuvarande kanslibiträdet med en kansliskrivare syntes icke föreligga, då de göromål, som avsetts att utföras av kansliskrivaren, inom ämbetsverken i allmänhet anförtroddes åt kontors- eller kanslibiträden. Statskontoret förordade därför, att ett kanslibitråde fortfarande upptoges på luftfartsmyndighetens stat samt att för anställande av extra biträdeshjälp för skrivgöromål ansloges förslagsvis 1,000 kronor. Med denna beräkning skulle tillsvidare kostnaderna för luftfartsbyrån icke behöva överstiga 40,000 kronor.

Allmänna civilförvaltningens lönenämnd har anfört:

Nämnden delade den av utredningen uttalade åsikten, att ett självständigt ämbetsverk för handläggning av luftfartsärenden skulle draga större kostnader för statsverket, än om för ändamålet inrättades en byrå inom något nu befintligt ämbetsverk. En självständig styrelse krävde nämligen tvivelsutan större antal befattningshavare och däribland en i chefsställning. Även vissa andra utgifter än personalkostnader syntes ställa sig högre vid en fristående organisation.

Lönenämnden vore även av den uppfattningen, att av de två ämbetsverk, som av utredningen ifrågasatts såsom luftfartsmyndighet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen borde med hänsyn till detta ämbetsverks nuvarande arbetsuppgifter främst komma i fråga. Genom inrättande inom detta ämbetsverk av en särskild byrå för luftfartsärenden syntes det, sannolikt för en ansenlig tid framåt, bliva på ett tillfredsställande sätt sörjt för dessa ärendens handläggning.

Med avseende å personalstaten ville lönenämnden erinra, att de för närvarande å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens stat uppförda förste byråingenjörerna vore hänfödda till lönegrad B 26. I organisationsfrågans nuvarande läge saknade lönenämnden möjlighet att fullt bedöma, huruvida den föreslagna löneställningen (B 27) för luftfartsbyråns förste byråingenjörer kunde anses fullt motiverad. Särskilt gällde detta förste byråingenjören för markorganisation. I viss mån syntes ifrågavarande befattningshavares arbetsuppgifter och ansvar i tjänsten bliva beroende av vilka kvalifikationer som kunde komma att ställas på byråns chef.

Förandet av luftfartygsregistret och luftfartsmyndighetens diarium ävensom sammanställandet och bearbetandet av luftfartsstatistiken skulle enligt utredningens förslag åvila en befattningshavare i kansliskrivares löneställning. För den händelse det vore avsett, att dessa tjänsteåligganden skulle fullt självständigt utföras av befattningshavaren ifråga, syntes någon erinran icke vara att göra mot den föreslagna löneställningen. Skulle däremot detta arbete komma att ställas under överinseende av den sekreterare, som enligt betänkandet skulle anställas å luftfartsbyrån, syntes det knappast kunna

anses motiverat att för ändamålet avse en befattningshavare i högre tjänstegrad än kanslibiträdes

Det syntes hava varit utredningens avsikt, att personalen å den nya byrån skulle redan från början uppföras å ordinarie stat. Lönenämnden ville för sin del ifrågasätta, huruvida i avvaktan på närmare erfarenhet rörande den nya organisationens ändamålsenlighet en sådan anordning vore fullt lämplig. Framhållas kunde exempelvis, hurusom vid utbrytande år 1928 ur jordbruksdepartementet av det statliga organet för egnahemsärenden och inrättande för sistnämnda ändamål av en särskild styrelse, statens egnahemsstyrelse, detta ämbetsverk hade uppförts allenast på extra stat.

Lönenämnden förutsatte, att det varit utredningens mening, att efter luftfartsärendenas överflyttande till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åtminstone de för närvarande hos luftfartsmyndigheten anställda flygtekniska assistenterna bleve obehövligen inom kommunikationsdepartementet. Det framginge emellertid icke av det föreliggande betänkandet, huruvida någon ytterligare reducering av personal inom kommunikationsdepartementet bleve möjlig till följd av den förändrade organisationen av luftfartsmyndigheten, vadan lönenämnden ansåge sig sakna anledning att här ingå på denna fråga.

Kommerskollegium har anfört:

I flera av de till kollegium avgivna yttrandena hade hemställts, att en överflyttning av ärendenas handläggning måtte ske till kollegium.

Kollegium ansåge för sin del, att mycket starka skäl i och för sig talade för hithörande ärendens förläggning till kollegium. Kollegium ville emellertid återopa vad kollegium redan den 30 oktober 1920 bland annat yttrade, då enahanda fråga varit föremål för kollegii övervägande.

»Med hänsyn till den mångfald uppgifter av vitt skilda slag, som kollegium under de senare åren fått mottaga, hyser kollegium starka betänkligheter mot att övertaga dessa nya förvaltningsuppgifter, som helt säkert skulle bliva mycket krävande. Härigenom skulle de redan nu ej ringa svårigheterna att sammanhålla det för kollegium anvisade stora arbetsområdet i avsevärd grad ökas.»

Kollegium, som givetvis ej ville motsätta sig ett förläggande till kollegium av ifrågavarande ärenden, i händelse statsmakterna skulle finna en sådan organisation lämplig, ville beträffande detaljerna i luftfartsutredningens organisationsplan endast uttala, att den vad personaluppsättningen beträffade förefölle under nuvarande förhållanden tillräcklig men att å andra sidan någon reduktion av personalen i sparsamhetssyfte ej kunde, om arbetsuppgifterna skulle behörigen fullgöras, vara möjlig.

Cheferna för generalstaben, marinstaben och flygvapnet hava påyrkat anställande av en flygsakkunnig militärassistent hos luftfartsmyndigheten. *Chefen för marinstaben* har därjämte förordat luftfartsmyndighetens förläggande till kommerskollegium.

Aktiebolaget Aerotransport har förklarat sig helt dela utredningens uppfattning, att luftfartsmyndigheten tillsvidare bör organiseras såsom byrå inom befintligt ämbetsverk. Bolaget ville även understryka nödvändigheten av att personalförstärkningen skedde snarast möjligt, enär de nya flygledernas och flygfältens iordningställande, den utökade privatflygningen och lufttrafiken liksom tillkomsten av flygplantillverkning i större utsträckning inom landet medfört, att behovet av statens förvaltande, reglerande och kontrollerande medverkan blivit i synnerligen hög grad ökat.

Departements-
chefen.

Såsom jag tidigare erinrat, har Kungl. Maj:t i årets statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, punkt 28) framlagt förslag i fråga om det anslag, som för nästa budgetår erfordras till biträde åt luftfartsmyndigheten vid handläggning av ärenden rörande luftfart. Redan då framhöll jag, att en eventuell nyorganisation av luftfartsmyndigheten icke syntes böra träda i kraft förrän under budgetåret 1936/1937, i följd varav beräkningarna beträffande storleken av nyssnämnda anslag under nästkommande budgetår kunde göras, oberoende av ett eventuellt förslag till riksdagen om den framtida organisationen.

Ehuru jag, i anslutning till vad jag sålunda anför, icke finner behövt eller lämpligt, att det redan på detta stadium fattas något definitivt beslut i fråga om den personal, som i sinom tid erfordras för handläggning av de uppgifter, som skulle ankomma på en nyorganiserad luftfartsmyndighet, har jag likväl ansett mig böra i korthet redogöra för även förevarande organisationsfråga i samband med de övriga spörsmål, som avse den svenska luftfarten efter utgången av år 1936. Det har nämligen synt mig angeläget att i detta sammanhang frågan, huruvida luftfartsmyndigheten bör inordnas i redan befintligt ämbetsverk eller utgöra en självständig organisation, blir föremål för bedömande.

I sådant avseende har såväl av luftfartsutredningen som i de avgivna yttrandena förordats myndighetens inordnande i ett redan befintligt ämbetsverk. För min del giver jag denna uppfattning min anslutning.

Enligt luftfartsutredningens mening kunna såsom luftfartsmyndighet ifrågakomma kommerskollegium samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Ehuru måhända även andra statliga verk kunde ifrågasättas, synes likväl i nuvarande läge valet böra avse endast de båda nyss nämnda. Såväl luftfartsutredningen som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt luftfartsmyndigheten hava uttalat sig för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom luftfartsmyndighet. Även jag finner övervägande skäl tala för en sådan anordning, varför, om icke riksdagen däremot gör någon erinran, åtgärder torde i sinom tid böra vidtagas för dess förverkligande.

Den av styrelsen väckta frågan om ämbetsverkets benämning kommer därvid, liksom spörsmålet om personalorganisationen givetvis att upptagas till behandling. Beträffande den sistnämnda frågan vill jag redan nu framhålla, att det av luftfartsutredningen framlagda organisationsförslaget synes mig vara väl omfattande. I likhet med statskontoret och lönenämnden anser jag det böra vara möjligt att något begränsa personaluppsättningen och kostnaderna.

Departementschefens hemställan.

Under återopande av vad jag sålunda i olika avseenden anför och förordat hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att med aktiebolaget Aero-transport träffa avtal om regelbunden luftfart efter utgången av år 1936 i huvudsaklig överensstämmelse med det av mig

förordade, såsom bilaga 3 vid statsrådsprotokollet fogade förslaget;

dels till tecknande av aktier i aktiebolaget Aerotransport, sedan dess bolagsordning ändrats i huvudsaklig överensstämmelse med det vid nämnda avtalsförslag såsom bilaga B fogade förslaget, under Utgifter för kapitalökning och rubrik Fonden för statens aktier för budgetåret 1935/1936 anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av kronor 1,250,000;

dels höja den i förslaget till riksstat för budgetåret 1935/1936 under rubriken »F. Lånemedel» upptagna inkomstposten »Övriga lånemedel» med motsvarande belopp;

dels ock besluta, att fullmäktige i riksgäldskontoret skola i fall av behov tillhandahålla medel för inlösen av aktier i bolaget, vilka tillhöra annan än staten.

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

Ur protokollet:

Waldemar Wiens.

Bilaga 1.

1931 års avtal mellan Kungl. Maj:t och kronan samt aktiebolaget Aerotransport.

§ 1.

Bolaget äger att från och med den 11 juli 1931 till utgången av år 1936 på nedan angivna villkor åtnjuta statsunderstöd för regelbunden luftfart.

§ 2.

Statsunderstöd utgår under förutsättning att regelbunden luftfart upprätthålles med en tur dagligen i vardera riktningen å linjen Malmö—Amsterdam under hela året (minst 360 dubbelturer) och å linjen Stockholm—Helsingfors under minst 8 månader (minst 240 dubbelturer). Halva antalet turer å vardera linjen skall utföras av bolaget med egna maskiner och egen personal; den andra hälften av turerna förutsättes skola utföras av samtrafikerande utländskt företag. För perioden 11 juli 1931—31 december 1932, betraktad som övergångstid, må trafiken dock begränsas enligt Kungl. Maj:ts närmare bestämmande. Efter den 1 januari 1933 skall trafiken upprätthållas i full utsträckning, såvida icke Kungl. Maj:t annorlunda förordnar.

Såsom understöd åt bolaget för dess ovannämnda trafikprestationer utbetalar statsverket för vart och ett av åren 1932—1936 ett understöd av 650.000 kronor med avdrag av det belopp, vilket såsom arvode skall tillkomma den i § 14 omförmälde granskningsmannen och rådgivaren. För senare halvåret 1931 utbetalas statsunderstöd med det belopp, som Kungl. Maj:t bestämmer i förhållande till trafikens längd.

§ 3.

Mom. 1. Nödgas bolaget genom väderlekshinder eller tillfälliga maskinskador eller dylikt helt eller delvis inställa vissa turer, skall bolaget dock icke vara skyldigt vidkännas minskning i understödet, så framt under året verkställt så många under startdagen fullbordade turer, att de uppgå till minst nedan angivna procenttal av de turer, som enligt § 2 eller jämlikt av Kungl. Maj:t meddelade bestämmelser skolat utföras:

År	Amsterdam- linjen	Helsingfors- linjen
1931, 1932	90 %	92 %
1933	91 %	93 %
1934	92 %	94 %
1935	93 %	95 %
1936	94 %	96 %

Mom. 2. Bliva i övrigt enstaka turer inställda eller avbrutna, eller blir trafiken för viss tid inställd, vare sig på grund av att bolaget icke mäktar utföra sin anpart av trafiken eller på grund av att erforderlig samverkan till upprätthållande av reguljär trafik icke kan åstadkommas med samtrafikerande bolag, skall understödet för året minskas med ett belopp av 2 kronor för varje flygkilometer, varmed luftfartsmyndigheten, efter granskning av vederbörande rese-dagböcker, funnit bolaget hava brustit i de prestationer, som enligt § 2, jämförd med § 3 mom. 1, skolat utföras. Därest särskilda förhållanden därtill föranleda, kan Kungl. Maj:t efter luftfartsmyndighetens hörande medgiva undantag från vad sålunda föreskrivits.

§ 4.

Uppstår av annan anledning än i § 2 sägs, på grund av den förutsatta samtrafiken med främmande bolag eller eljest, fråga om att förändra trafikprestationerna, antingen så att bolagets andel i den gemensamma trafiken jämkas, eller att ändpunkterna för angivna linjer flyttas närmare till eller längre ifrån varandra, eller att trafiken överflyttas till andra linjer, må överenskommelse därom träffas mellan Kungl. Maj:t och bolaget, varvid av ändringen betingade jämkningar av den angivna subventionssumman skall äga rum.

Sådan förändring av trafikprestationerna, som nu sagts, är Kungl. Maj:t berättigad påfordra, såvida genom sakkunnig utredning om förändringens sannolika ekonomiska innebörd ådagalägges, att bolagets ekonomiska ställning icke därigenom försämras.

§ 5.

Om för något år bolagets vinst, efter det vederbörliga avskrivningar och i lag föreskriven reservfondsavsättning verkstälts, överstiger sex procent av det inbetalade aktiekapitalet, skall hälften av detta vinstöverskott avsättas till en fond, vilkens behållning, i den mån den ej åtgår till täckande av förluster under avtalstiden, inlevereras till statsverket vid sagda tids utgång.

§ 6.

Bolaget åligger att på anfordran av Kungl. Maj:t utföra annan verksamhet på luftfartens område mot det att bolagets kostnader härför ersättas.

§ 7.

Därest bolaget icke å de genom detta avtal bestämda linjerna ombesörjer upprätthållande av luftfart i den utsträckning avtalet stadgar eller Kungl. Maj:t eljest på grund av detsamma prövar skäligen eller om bolaget i övrigt ej handhaver verksamheten på sätt, som Kungl. Maj:t finner tillfredsställande, äger Kungl. Maj:t uppsäga avtalet till upphörande sex månader efter uppsägningen.

Om till följd av förändrade omständigheter verksamheten icke kan upprätthållas utan betydande förlust för bolaget, äger bolaget uppsäga avtalet till upphörande sex månader efter uppsägningen.

§ 8.

För den avtalade linjetrafiken skall bolaget använda flygplan av typ, som bestämmas av luftfartsmyndigheten; dock må icke föreskrivas typ, som för trafikens ekonomi är sämre än de i svensk luftfart hittills använda maskinerna Junkers G 23 och G 24. Bolaget åligger att, om så utan olägenhet för trafikens ekonomi och säkerhet kan ske, använda flygplan och motorer av svensk tillverkning.

§ 9.

Vad i gällande författningar föreskrives angående luftfart, skall i tillämpliga delar gälla jämväl för här avtalade trafik.

Kungl. Maj:t äger fastställa taxa för befordran av personer och gods samt tidtabeller ävensom de regler för trafiken, som kunna befinnas erforderliga.

§ 10.

Därest annan överenskommelse icke träffats mellan bolaget och vederbörande postverk, beräknas ersättning för befordran av brevpost efter samma grunder, som enligt gällande internationella bestämmelser angående luftbefordran

av brevpost tillämpas vid avräkningar mellan postförvaltningarna. Kan överenskommelse om ersättning icke uppnås mellan svenska postverket och bolaget, äger Kungl. Maj:t därom bestämma.

För förlust av eller skada å postförsändelse under den tid, bolaget enligt postverkets bestämmelser ansvarar för densamma, skall bolaget gottgöra postverket med det belopp, som postverket kan visa sig hava författningsenligt utgivit i anledning av förlusten eller skadan.

§ 11.

Post skall hava företrädesrättighet till befordran framför annat gods och passagerare.

Det åligger bolaget att vid bedrivande av sin godstransportrörelse tillse, att persontrafikrörelsen icke därav otillbörligt hämmas.

§ 12.

Bolagets aktiebrev skola vara ställda till viss man. Av bolagets aktier må vid varje tid högst en femtedel eller, om aktier med olika röstvärde finnas, allenast så många aktier, att röstetalet för dem utgör högst en femtedel av röstetalet för bolagets samtliga aktier, genom teckning eller överlåtelse förvärvas av utländsk medborgare, samfällighet eller stiftelse, av svenskt handelsbolag, vari finnes utländsk bolagsman, av svensk ekonomisk förening, av svenskt aktiebolag, vars aktiebrev må ställas till innehavaren, eller av annat svenskt aktiebolag, i vars bolagsordning ej intagits förbehåll, som avses i 2 § av lagen den 30 maj 1916 om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktier i vissa bolag.

§ 13.

Bolagets styrelse skall bestå av en av Kungl. Maj:t utsedd ordförande samt av bolaget valda ledamöter, vilka skola vara i Sverige bosatta svenska medborgare.

Kungl. Maj:t utser även en revisor och en suppleant för honom att å statens vägnar deltaga i granskningen av styrelsens förvaltning och bolagets räkenskaper. Till styrelsens ordförande och den av Kungl. Maj:t utsedde revisorn skall bolaget utbetala ersättning med belopp, som i brist av åsämjande bestämmes av Kungl. Maj:t.

§ 14.

Kungl. Maj:t äger utse en granskningsman och rådgivare, vilkens arvode bestämmes av Kungl. Maj:t. Arvodet skall utgå från anslaget till statsunderstöd av regelbunden luftfart.

Granskningsmannen åligger att, ur synpunkten av statens intresse av att en fullgod lufttrafikrörelse åstadkommes förmedelst statsunderstödet, oavlåtligt följa bolagets verksamhet och därvid särskilt ägna uppmärksamhet åt trafikanordningarnas lämplighet för allmänhetens betjänande samt åt rörelsens ekonomi. Granskningsmannen är skyldig att med råd bistå bolaget.

Bolaget åligger att bereda granskningsmannen tillfälle till fullständig inblick i bolagets verksamhet. Innan bolaget fattar beslut av större räckvidd, t. ex. angående samtrafiksöverenskommelse med annat luftfartsbolag eller angående inköp av ny luftfartsmateriel eller angående större utvidgning av verksamheten eller dylikt, skall bolaget giva styrelsens ordförande och granskningsmannen underrättelse därom. Finner någon av dem beslut eller åtgärd icke vara med statens intresse förenligt, har han att därom framställa erinran, och om saken är av större betydelse och rättelse icke vinnes, har han att där-

om giva Kungl. Maj:t eller luftfartsmyndigheten underrättelse. Det beslut, som Kungl. Maj:t med anledning härav kan komma att meddela, är bolaget pliktigt ställa sig till efterrättelse vid äventyr att Kungl. Maj:t eljest äger förordna, att det bolaget genom avtalet tillförsäkrade understödet icke vidare skall utgå.

§ 15.

Preliminär utbetalning av statsunderstöd verkställes månadsvis i efterskott i förhållande till trafikprestationen under månaden; utbetalning sker på rekvisition av bolaget, försedd med granskningsmannens attest. Vid årets utgång upprättas slutavräkning för året att underställas luftfartsmyndighetens godkännande; åliggande det bolaget att, därest enligt den av luftfartsmyndigheten fastställda slutavräkningen till bolaget utbetalats för högt statsunderstöd, genast återbetala det som för mycket uppburits.

§ 16.

I bolagets tjänst anställda personer skola vara svenska medborgare, såvida icke Kungl. Maj:t för särskilt fall medgiver undantag. Såsom flygplanförare och mekaniker skola företrädesvis anlitas personer, vilka tidigare innehåft väl vitsordad anställning i statens tjänst i egenskap av flygplanförare eller flygmekaniker och som vid mobilisering äro tjänstgöringsskyldiga.

§ 17.

På anfordran av luftfartsmyndigheten skall bolaget lämna av myndigheten angiven person tillfälle att bese bolagets anläggningar och flygmateriel samt granska bolagets dagböcker och journaler m. m.

§ 18.

Vid krig eller fara för krig skall all bolaget tillhörig flygmateriel på anmodan omedelbart ställas till statens förfogande mot ersättning enligt de grunder, som stadgas i gällande lag angående skyldighet för kommuner och enskilda att fullgöra rekvisitioner för krigsmaktens behov.

§ 19.

Bolaget är skyldigt underkasta sig den granskning från riksdagens revisors sida rörande statsbidragets användning, som Kungl. Maj:t kan komma att föreskriva.

§ 20.

Bolaget skall, enligt av chefen för flygvapnet meddelade närmare bestämmelser, årligen före den 1 oktober till bemälda chef insända uppgift å hos bolaget under löpande kalenderår anställda, beväringen eller landstormen tillhörande värnpliktiga.

§ 21.

Statsverket är berättigat att vid avtalstidens utgång inlösa bolagets tillhörigheter och trafikmateriel med belopp, som bestämmes av fem gode män, av vilka Kungl. Maj:t utser två och bolaget två, varefter de fyra sålunda valda tillkalla den femte.

§ 22.

Därest efter utgången av detta avtals giltighetstid statsverket fortsätter att understödja luftfart på här omnämnda linjer, må bolaget, därest icke särskilda skäl däremot äro, företrädesvis komma ifråga som kontrahent vid det nya avtal, som staten kan vilja sluta.

Bilaga 2.

**Luftfartsutredningens förslag till nytt avtal mellan Kungl. Maj:t
och kronan samt aktiebolaget Aerotransport.**

§ 1.

Bolaget äger att från och med den 1 januari 1937 till utgången av år 1942 på nedan angivna villkor åtnjuta statsunderstöd för regelbunden luftfart.

§ 2.

Statsunderstöd utgår under förutsättning, att regelbunden luftfart upprätthålles i minst den utsträckning, som angives i härvid såsom bilaga A. fogade trafikprogram med de ändringar uti detsamma, om vilka Kungl. Maj:t och bolaget må tid efter annan enas.

Såsom understöd åt bolaget för dess ovannämnda trafikprestationer utbetalar statsverket högst nedannämnda belopp för följande år:

1937	.....	kr. 950,000
1938	.....	» 875,000
1939	.....	» 800,000
1940	.....	» 725,000
1941	.....	» 650,000
1942	.....	» 575,000

Skulle relationen mellan den svenska kronans värde vid tidpunkten för detta kontrakts undertecknande och sådana utländska valutor, till vilka hänsyn tagits i de kalkyler, som ligga till grund för ovannämnda subventionsbelopp, i avsevärd grad förändras till bolagets nackdel, skall bolaget äga rätt påkalla Kungl. Maj:ts prövning av frågan, om och i vad mån en ökning av ovan fixerade understödsbelopp må vara påkallad, skolande det i så fall ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma såväl storleken för sådan ökning som ock tiden, för vilken den må av bolaget åtnjutas.

§ 3.

Bolaget får ej utan tillstånd av Kungl. Maj:t utvidga eller omlägga sin enligt § 2 bestämda regelbundna luftfart.

Inskränkning av de i § 2 angivna trafikprestationerna må ej ske utan medgivande av Kungl. Maj:t, som äger bestämma, om och i vad mån nedsättning i understödet i anledning därav bör ske.

Nödgas bolaget genom väderlekshinder, tillfälliga maskinskador eller dylikt hinder helt eller delvis inställa enstaka turer, skall bolaget dock icke vara skyldigt vidkännas minskning i understödet.

§ 4.

Post skall hava företrädesrättighet till befordran framför annat gods och passagerare.

Det åligger bolaget att vid bedrivande av sin godstransportrörelse tillse, att persontrafikrörelsen icke därav otillbörligt hämmas.

§ 5.

Bolaget är skyldigt att för svenska postverkets räkning utföra nattpostflygning mot ersättning motsvarande bolagets självkostnader, beräknade enligt de grunder, som bestämmas av Kungl. Maj:t. Kan överenskommelse om ersättning

för befordring av post vid annan flygning icke uppnås mellan postverket och bolaget, äger Kungl. Maj:t därom bestämma.

För förlust av eller skada å postförsändelse under den tid, bolaget enligt postverkets bestämmelser ansvarar för densamma, skall bolaget, därest ej annat överenskommits, gottgöra postverket med det belopp, som postverket kan visa sig hava författningsenligt utgivit i anledning av förlusten eller skadan.

§ 6.

Bolaget förbinder sig att senast 3 månader efter detta avtals undertecknande hava vidtagit de åtgärder, som erfordras för att ändra bolagsordningen i enlighet med bilaga B, samt att vid beslut om aktiekapitalets ökning samt beslutets verkställande vidtaga erforderliga åtgärder för förändring av bolagets nuvarande aktiekapital till preferensaktiekapital med förbehåll för Kungl. Maj:t att teckna hela stamaktiekapitalet.

Det i bolagsordningen omförmälda stamaktiekapitalet skall uppgå till lägst 2,500,000 kronor, och Kungl. Maj:t och kronan förbinder sig att teckna detta kapital och i penningar med hälften vid tecknandet och hälften senast ett år där- efter inbetala det tecknade beloppet.

§ 7.

Bolaget för varje kalenderår tillkommande statsunderstöd skall i avbidan på här nedan omförmäld slutavräkning utbetalas med en tolfedel av beloppet enligt § 2 den sista i varje kalendermånad.

Sedan bolagets balans- samt vinst- och förlusträkning för kalenderår uppgjorts utom vad beträffar slutavräkning för samma år med avseende å under året åtnjutet statsunderstöd, skall sådan slutavräkning upprättas samt underställas Kungl. Maj:ts godkännande. Därest enligt sålunda godkänd slutavräkning överskott föreligger, skall dylikt överskott intill belopp svarande mot understöd åtnjutet under det kalenderår, varom fråga är, inom tre månader inlevereras till statskontoret. Vid bedömande av frågan, huruvida överskott föreligger, skall bland inkomsterna medräknas uppuret statsunderstöd och bland utgifterna utdelning till preferensaktieägarna intill högst 4 % jämte avsättning till nödvändiga fonder.

§ 8.

I bolagets tjänst anställda personer skola vara svenska medborgare, såvida icke Kungl. Maj:t för särskilt fall medgiver undantag. Såsom flygplanförare och mekaniker skola företrädesvis anställas personer, vilka tidigare innehafvt väl vitsordad anställning i statens tjänst i egenskap av flygplanförare eller flygmekaniker och som vid mobilisering äro tjänstgöringsskyldiga.

§ 9.

Vid krig eller fara för krig skall all bolaget tillhörig flygmateriel på anmodan omedelbart ställas till statens förfogande mot ersättning enligt de grunder, som stadgas i gällande lag angående skyldighet för kommuner och enskilda att fullgöra rekvisitioner för krigsmaktens behov.

§ 10.

Bolaget är skyldigt att underkasta sig den granskning från riksdagens revisorers sida, som Kungl. Maj:t kan komma att föreskriva.

§ 11.

Bolaget skall, enligt av chefen för flygvapnet meddelade närmare bestämmelser, årligen före den 1 oktober till bemälda chef insända uppgift å hos bolaget under löpande kalenderår anställda, bevärigen eller landstormen tillhörande värnpliktiga.

§ 12.

Sedan i anledning av detta avtal ändring av bolagets ordning på sätt föreskrives i § 6 samt genomförandet av aktiekapitalets ökning och samtliga dessa åtgärders inregistrering ägt rum, ävensom ny styrelse utsetts, skola av avtalet av den 10 juli 1931 mellan staten och bolaget §§ 5, 13 och 14 samt bestämmelsen i § 15 angående föreskrift om granskningsmannens attest upphöra att gälla.

§ 13.

Om detta avtal icke uppsäges senast två kalenderår före dess utgång, skall detsamma gälla tills vidare och med två kalenderårs ömsesidig uppsägningstid. I dylikt fall skall statsunderstödet utgå med ett för varje år med 75,000 kronor minskat belopp.

§ 14.

Statsverket är berättigat att vid avtalstids utgång inlösa bolagets tillhörigheter och trafikmateriel med belopp, som bestämmes av fem gode män, av vilka Kungl. Maj:t utser två och bolaget två, varefter de fyra sålunda valda tillkalla den femte.

Detta avtal skall, där ej annat framgår av innehållet i de särskilda paragraferna här ovan, träda i kraft den 1 januari 1937.

Bilaga A

till avtal mellan staten och aktiebolaget Aerotransport angående regelbunden flygtrafik.

I § 2 omnämnt trafikprogram, som skall utföras av aktiebolaget Aerotransport, omfattar nedanstående flygprestationer:

På linjen:

Malmö—Köpenhamn—Amsterdam	en enkeltur dagligen
Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Amsterdam ..	en enkeltur dagligen
Amsterdam—Paris	en enkeltur dagligen
Amsterdam—London	en enkeltur dagligen
Stockholm—Åbo—Helsingfors—Tallinn	en dubbeltur dagligen
Malmö—Köpenhamn—Berlin	en dubbeltur dagligen
Stockholm—Malmö	en enkeltur dagligen
Oslo—Göteborg—Köpenhamn—Malmö	en enkeltur dagligen

På de linjer, där enkeltrafik föreskrivits för aktiebolaget Aerotransport, förutsättes den andra hälften av trafiken skola utföras av samtrafikerande utländskt företag.

Hinder möter ej för bolaget att, då sådant av särskilda omständigheter påkallas, med annat trafikföretag träffa överenskommelse om, att detta skall uppehålla trafiken under viss kortare tid.

Skulle samtrafikerande utländskt företag brista i sina åtaganden, må bolaget på ifrågakommande linje självt utföra hela trafiken.

Bolaget är berättigat att under 5 i förväg tillkännagivna helgdagar per år inställa trafiken.

Bilaga B.

Se förslaget till ny bolagsordning för aktiebolaget Aerotransport (betänkandet sid. 234).

Bilaga 3.

**Kungl. Maj:ts förslag till nytt avtal mellan Kungl. Maj:t och kronan
samt aktiebolaget Aerotransport.**

§ 1.

Bolaget äger att från och med den 1 januari 1937 till utgången av år 1942 på nedan angivna villkor åtnjuta statsunderstöd för regelbunden luftfart.

§ 2.

Statsunderstöd utgår till upprätthållande av regelbunden luftfart i den utsträckning, som angives i härvid såsom bilaga A fogade trafikprogram.

Såsom understöd åt bolaget för dess ovannämnda trafikprestationer utbetalar statsverket högst nedannämnda belopp för följande år:

1937	kronor 1,050,000
1938	» 975,000
1939	» 900,000
1940	» 825,000
1941	» 750,000
1942	» 675,000

Inskränkning av trafikprestationerna må ej ske utan medgivande av Kungl. Maj:t, som äger bestämma, om och i vad mån nedsättning i understödet i anledning därav bör ske.

Nödgas bolaget genom väderlekshinder, tillfälliga maskinskador eller annat dylikt hinder helt eller delvis inställa enstaka turer, skall bolaget dock icke vara skyldigt vidkännas minskning i understödet.

§ 3.

Bolaget får ej utan tillstånd av Kungl. Maj:t utvidga eller omlägga sin enligt § 2 bestämda regelbundna luftfart.

Bolaget är skyldigt att, i vad angår all av bolaget bedriven trafik, underkasta sig de föreskrifter i fråga om taxa för befordran av personer, gods och post samt tidtabeller ävensom de regler i övrigt för trafiken, vilka Kungl. Maj:t finner gott meddela.

Bolaget åligger att på anfordran av Kungl. Maj:t utföra annan verksamhet på luftfartens område mot det att bolagets kostnader härför ersättas.

§ 4.

Post skall hava företrädesrättighet till befordran framför annat gods och passagerare.

Det åligger bolaget att vid bedrivande av sin godstransportrörelse tillse, att persontrafikrörelsen icke därav otillbörligt hämmas.

§ 5.

Bolaget är skyldigt att, utöver i §§ 2 och 3 avsedd trafik, för svenska postverkets räkning utföra flygning mot ersättning motsvarande bolagets självkostnader, beräknade enligt de grunder, som bestämmas av Kungl. Maj:t.

§ 6.

För förlust av eller skada å postförsändelse under den tid, bolaget enligt postverkets bestämmelser ansvarar för densamma, skall bolaget, därest ej annat överenskommits, gottgöra postverket med det belopp, som postverket kan visa sig hava författningsenligt utgivit i anledning av förlusten eller skadan.

§ 7.

Bolaget förbinder sig att senast tre månader efter detta avtals under-tecknande hava ändrat bolagsordningen i enlighet med bilaga B samt vid-tagit erforderliga åtgärder för ökning av bolagets aktiekapital med 2,500,000 kronor med förbehåll för Kungl. Maj:t att teckna hela det nya kapitalet.

Kungl. Maj:t och kronan förbinder sig att teckna sistnämnda kapital och i penningar med hälften vid tecknandet och hälften senast ett år från bolagsstämmas slutliga beslut om aktiekapitalets ökning inbetala det teck-nade beloppet.

§ 8.

Bolaget för varje kalenderår tillkommande statsunderstöd, minskat med ett belopp av 125,000 kronor, skall i avbidan på här nedan omfördäld slut-avräkning utbetalas med en tolfedel av beloppet enligt § 2 den sista i varje kalendermånad. Nämnda belopp av 125,000 kronor utbetalas till bo-laget vid utgången av december månad men får av bolaget icke utan Kungl. Maj:ts i varje särskilt fall givna tillstånd användas för annat ändamål än till utdelning å aktierna enligt vad i nästa stycke sägs.

Sedan bolagets balans- samt vinst- och förlusträkning för kalenderår upp-gjorts utom vad beträffar slutavräkning för samma år med avseende å under året åtnjutet statsunderstöd, skall sådan slutavräkning upprättas samt under-ställas Kungl. Maj:ts godkännande. Därest enligt sålunda godkänd slutav-räkning överskott föreligger, skall av dylikt överskott först avräknas vad som åtgår till utdelning av högst fyra procent å bolagets aktier samt återstoden, intill belopp svarande mot understöd åtnjutet under det kalenderår, varom fråga är, inom tre månader inlevereras till statskontoret. Vid bedömande av frågan, huruvida överskott föreligger, skall bland inkomsterna medräknas upp-buret statsunderstöd och bland utgifterna avsättning till nödvändiga fonder.

§ 9.

I bolagets tjänst anställda personer skola vara svenska medborgare, så-vida icke Kungl. Maj:t för särskilt fall medgiver undantag. Såsom flyg-planförare och mekaniker skola företrädesvis anställas personer, vilka tidi-gare innehåft väl vitsordad anställning i statens tjänst i egenskap av flyg-planförare eller flygmekaniker och som vid mobilisering äro tjänstgörings-skyldiga.

Bolaget skall, enligt av chefen för flygvapnet meddelade närmare bestäm-melser, årligen före den 1 oktober till bemälde chef insända uppgift å hos bolaget under löpande kalenderår anställda, beväringen eller landstormen tillhörande värnpliktiga.

Bolaget åligger att, om så utan olägenhet för trafikens ekonomi och säkerhet kan ske, använda flygplan och motorer av svensk tillverkning.

§ 10.

Vid krig eller fara för krig skall all bolaget tillhörig flygmateriel på an-modan omedelbart ställas till statens förfogande mot ersättning enligt de

grunder, som stadgas i gällande lag angående skyldighet för kommuner och enskilda att fullgöra rekvisitioner för krigsmaktens behov.

§ 11.

Bolaget är skyldigt att underkasta sig den granskning från riksdagens revisorers sida, som Kungl. Maj:t kan komma att föreskriva.

§ 12.

Luftfartsmyndigheten äger besiktiga bolagets anläggningar och materiel samt, i den mån så erfordras vid fullgörandet av myndighetens ämbetsuppgifter, taga del av bolagets dagböcker, journaler och dylikt.

Innan inköp av flygplan eller motor sker, skall bolaget i god tid inhämta luftfartsmyndighetens yttrande beträffande den planerade anskaffningen.

§ 13.

Sedan i anledning av detta avtal ändring av bolagets ordning på sätt föreskrives i § 7 samt genomförandet av aktiekapitalets ökning och samtliga dessa åtgärders inregistrering ägt rum, ävensom ny styrelse utsetts, skola av avtalet den 10 juli 1931 mellan staten och bolaget §§ 13 och 14 samt bestämmelsen i § 15 angående föreskrift om granskningsmannens attest upphöra att gälla.

I stället för nämnda § 14 skall vad ovan i § 12 stadgats äga tillämpning.

§ 14.

Om detta avtal icke uppsäges senast två kalenderår före dess utgång, skall detsamma gälla tills vidare och med två kalenderårs ömsesidig uppsägningstid. I dylikt fall skall statsunderstödet utgå med ett för varje år med 75,000 kronor minskat belopp.

§ 15.

Statsverket är berättigat att vid avtalstids utgång inlösa bolagets tillhörigheter och trafikmateriel med belopp, som bestämmes av fem gode män, av vilka Kungl. Maj:t utser två och bolaget två, varefter de fyra sålunda valda tillkalla den femte. Inlösningsbeloppet får bestämmas högst till aktiekapitalets nominella belopp.

Detta avtal skall, där ej annat framgår av innehållet i de särskilda paragraferna här ovan, träda i kraft den 1 januari 1937.

Vid tillämpningen för åren 1935 och 1936 av § 5 i avtalet den 10 juli 1931 skall hänsyn icke tagas till det av staten inbetalade aktiekapitalet.

Bilaga A.

I § 2 omnämnt trafikprogram, som skall utföras av aktiebolaget Aero-transport, omfattar nedanstående flygprestationer:

På linjen:

Malmö—Köpenhamn—Amsterdam en enkeltur dagligen
Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Amsterdam en enkeltur dagligen

Amsterdam—Paris	en enkeltur dagligen
Amsterdam—London	en enkeltur dagligen
Stockholm—Åbo—Helsingfors—Tallinn	en dubbeltur dagligen
Malmö—Köpenhamn—Berlin	en dubbeltur dagligen
Stockholm—Malmö	en enkeltur dagligen
Oslo—Göteborg—Köpenhamn—Malmö	en enkeltur dagligen.

På de linjer, där enkeltrafik föreskrivits för aktiebolaget Aerotransport, förutsättes den andra hälften av trafiken skola utföras av samtrafikerande utländskt företag.

Hinder möter ej för bolaget att, då sådant av särskilda omständigheter påkallas, med annat trafikföretag träffa överenskommelse om, att detta skall uppehålla trafiken under viss kortare tid.

Skulle samtrafikerande utländskt företag brista i sina åtaganden, må bolaget efter medgivande av Kungl. Maj:t på ifrågakommande linje självst utföra hela trafiken.

Bolaget är berättigat att under 5 i förväg tillkännagivna helgdagar per år inställa trafiken.

Bilaga B.

Bolagsordning

för aktiebolaget Aerotransport.

§ 1.

Detta bolag, vars firma är Aktiebolaget Aerotransport, är grundat på aktier enligt bestämmelserna i lagen om aktiebolag den 12 augusti 1910.

§ 2.

Bolagets verksamhet har till föremål att driva flygtrafikrörelse, dels inom Sverige och dels mellan Sverige och utlandet, ävensom att idka annan i samband därmed stående verksamhet.

§ 3.

Bolagets styrelse skall hava sitt säte i Stockholm.

§ 4.

Bolagets aktiekapital skall utgöra lägst tre miljoner (3,000,000) kronor och högst nio miljoner (9,000,000) kronor.

§ 5.

Aktie skall lyda å ett hundra (100) kronor, och skola aktiebrevet ställas till viss man.

Aktierna skola vara av två slag, aktier av serien A och aktier av serien B. Aktier av serien B skola kunna utgivas till belopp av högst femhundraåttiofyratusen (584,000) kronor.

A-aktierna och B-aktierna skola i fråga om val av styrelse och revisorer medföra den rätt, som omförmäles i §§ 9 och 11. I övrigt skola aktierna av de båda serierna vara sinsemellan likaberättigade.

§ 6.

Har aktie övergått till annan än aktieägare, skall aktien ofördröjligen hembjudas aktieägarna till inlösen genom skriftlig anmälan till bolagets styrelse, vilken det åligger att, på sätt om meddelanden till aktieägarna är föreskrivet, genast underrätta aktieägarna om hembudet, med angivande av dagen för hembudet samt med anmodan till den, som önskar begagna sig av lösningsrätten, att skriftligen anmäla sig hos styrelsen inom två månader, räknat från dagen för hembudet. Anmäla sig därvid flera berättigade, skall svenska staten, därest svenska staten är aktieägare, äga företrädesrätt att lösa. Önskar staten ej begagna sig av sin lösningsrätt, skall företrädesrätten mellan övriga aktieägare, som inom ovan bestämd tid anmält sig vilja lösa, bestämmas genom lottning, dock att, därest flera aktier hembjudits, dessa först, så långt ske kan, skola fördelas bland dem, som vilja lösa, i förhållande till det antal aktier, en var förut äger. Lösebeloppet skall, i brist av åsämjande, bestämmas av skiljemän, utsedda enligt gällande lag om skiljemän. Beträffande aktie, som löses av staten, må lösebeloppet icke i något fall överstiga aktiens nominella belopp. Därest ej inom stadgad tid någon berättigad anmält sig vilja lösa hembjuden aktie eller om, sedan lösningspriset för dylik aktie i behörig ordning fastställts, aktien ej inom tjugu dagar därefter inlösts, äger den, som gjort hembudet, att vinna inträde i bolaget.

§ 7.

Vid ökning av aktiekapitalet medelst teckning mot penningar skola aktieägarna hava rätt att teckna de nya aktierna, A-aktieägare i förhållande till sitt innehav av A-aktier och B-aktieägare i förhållande till sitt innehav av B-aktier, skolande A-aktieägare hava företrädesrätt framför B-aktieägare att teckna nya A-aktier och B-aktieägare hava företrädesrätt framför A-aktieägare att teckna nya B-aktier.

Vid ökning av aktiekapitalet genom överföring till detsamma av besparade vinstmedel är varje aktieägare berättigad att av de nya aktierna erhålla det antal, som svarar mot hans andel i det förutvarande aktiekapitalet.

§ 8.

Bolagets aktier må ej genom teckning eller överlåtelse förvärfvas av utländsk medborgare, samfällighet eller stiftelse.

Av bolagets aktier må allenast viss del, vid varje tid mindre än en femtedel, genom teckning eller överlåtelse förvärfvas av svenskt handelsbolag, vari finnes utländsk bolagsman, av svensk ekonomisk förening, av svenskt aktiebolag, vars aktiebrev må ställas till innehavaren, eller av annat svenskt aktiebolag, i vars bolagsordning ej intagits förbehåll, som avses i § 2 av lagen den 30 maj 1916 om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktier i vissa bolag.

§ 9.

Bolagets styrelse skall bestå av sju ledamöter, av vilka A-aktieägarna välja fem och B-aktieägarna två. Styrelsens ordförande utses bland de av A-aktieägarna valda ledamöterna.

För styrelsens ledamöter skola finnas fyra suppleanter, av vilka tre väljas av A-aktieägarna och en av B-aktieägarna.

Ledamöterna av styrelsen skola vara i Sverige bosatta svenska medborgare.

Styrelsen är beslutför, när minst fem ledamöter äro närvarande, och gäller såsom styrelsens beslut den mening, om vilken de flesta röstande förena sig, samt vid lika röstetal den mening, till vilken ordföranden ansluter sig.

§ 10.

Bolagets firma tecknas av den eller dem, som styrelsen därtill inom eller utom styrelsen utser.

§ 11.

För granskning av styrelsens förvaltning och bolagets räkenskaper skola & ordinarie bolagsstämma för tiden intill nästa ordinarie bolagsstämma utses tre revisorer jämte två suppleanter för dem, därvid A-aktieägarna äga utse två revisorer jämte en suppleant för dem samt B-aktieägarna en revisor jämte en suppleant för denne.

§ 12.

Bolagets räkenskaper skola den 31 december varje år sammanföras i fullständigt bokslut.

§ 13.

Vid ordinarie bolagsstämma, som hålles före juni månads utgång, skola följande ärenden förekomma till handläggning.

- 1) Val av ordförande vid stämman jämte en justeringsman att jämte ordföranden justera det vid stämman förda protokollet;
- 2) Föredragning av styrelsens förvaltningsberättelse, vinst- och förlusträkningen, balansräkningen samt revisionsberättelsen;
- 3) Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen;
- 4) Fastställande av balansräkning;
- 5) Beslut angående användningen av den vinst, som under närmast föregående verksamhetsår kan hava uppstått;
- 6) Val av styrelseledamöter och suppleanter samt revisorer och suppleanter.

§ 14.

Kallelse till bolagsstämma ävensom andra meddelanden till aktieägarna sker antingen genom annons i allmänna tidningarna eller i rekommenderade försändelser med allmänna posten till aktieägarna under deras i aktieboken antecknade adresser. Kallelseåtgärderna skola vara vidtagna beträffande ordinarie stämma senast två veckor och beträffande extra stämma senast en vecka före stämman.

§ 15.

Varje aktie berättigar till en röst, och skall den i 79 § 4) aktiebolagslagen stadgade begränsningen av rösträtten icke gälla för bolaget.

§ 16.

Bolagsstämma öppnas av styrelsens ordförande, eller, vid förfall för honom, av annan ledamot av styrelsen, varefter närvarande röstberättigade välja ordförande vid stämman.

All omröstning vid stämman sker öppet.

Skulle vid bolagsstämma väckas fråga, huruvida den av styrelsen enligt 78 §, tredje stycket aktiebolagslagen framlagda förteckningen är av beskaffenhet att böra godkännas såsom slutlig röstlängd vid stämman, samt omröstning härom påkallas, skall, såvitt angår denna frågas avgörande samt åstadkommande av slutlig röstlängd vid stämman, berörda förteckning tjäna såsom röstlängd.

§ 17.

Bestämmelserna i denna bolagsordning få icke utan Kungl. Maj:ts tillstånd ändras.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Av aktiebolaget Aerotransport bedriven luftfart	4
Luftfarten efter utgången av år 1936	8
Statssubvention av luftfarten	8
Luftfartsutredningen 8; yttranden 12; departementschefen 14.	
Trafikprogram och kostnader	17
Luftfartsutredningen 17; yttranden 27; departementschefen 38.	
Formen för linjetrafikens bedrivande	42
Luftfartsutredningen 42; yttranden 48; departementschefen 51.	
Postflygning	56
Luftfartsutredningen 60; yttranden 62; departementschefen 64.	
Markorganisation	69
Luftfartsutredningen 71; yttranden 74; departementschefen 75.	
Luftfartsmyndigheten	76
Luftfartsutredningen 77; yttranden 79; departementschefen 82.	
Departementschefens hemställan	82
Bilaga 1: 1931 års avtal mellan Kungl. Maj:t och kronan samt aktiebolaget Aerotransport	84
Bilaga 2: Luftfartsutredningens förslag till nytt avtal mellan Kungl. Maj:t och kronan samt aktiebolaget Aerotransport	88
Bilaga 3: Kungl. Maj:ts förslag till nytt avtal mellan Kungl. Maj:t och kronan samt aktiebolaget Aerotransport	91