

Nr 97.

Ankom till riksdagens kansli den 3 maj 1935 kl. 12 m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående understöd till svensk luftfart m. m. jämte två i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I en till riksdagen avlåten, den 8 mars 1935 dagtecknad proposition, nr 162, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att med aktiebolaget Aerotransport träffa avtal om regelbunden luftfart efter utgången av år 1936 i huvudsaklig överensstämmelse med det av föredragande departementschefen 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 1,250,000 kronor;

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.

I anledning av propositionen hava i två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 296, av herr *E. Sjödahl* och den andra inom andra kammaren, nr 518, av herr *O. Jeppsson* m. fl. hemställts,

a) att i avtalet mellan statsverket och aktiebolaget Aerotransport andra paragrafen, första stycket, erhåller den formulering, som föreslagits av luftfartsutredningen: »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», samt att § 15 i samma avtal får följande: »Statsverket är berättigat att vid avtalstids utgång in-

lösa 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 högst utgöra summan av bolagets skulder och övriga förbindelser samt aktiekapitalets nominella belopp»;

b) att riksdagen, i anledning av de uttalanden, som förekomma i Kungl. Maj:ts proposition nr 162 till årets riksdag, under rubriken »Postflygning» ville framhålla, dels att det synes riksdagen lämpligt, att med vanligt utomlandsporto frankerad brevpост alltjämt flygbefordras enligt hittills tillämpade principer, dels ock att riksdagen finner det angeläget, att nattpostflygningarna utökas till att pågå året runt, så snart tekniska hinder för en sådan åtgärd icke längre föreligga;

c) att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning beträffande upprättande av en flygled till Norrland; samt

d) att riksdagen ville såsom sin åsikt uttala, att Kungl. Maj:t vid fastställande av taxor för den inrikes lufttrafiken måtte i möjligaste mån beakta de i motionerna anförda synpunkterna.

Nuvarande avtal med aktiebolaget Aerotransport, avseende en statssubvention av 650,000 kronor för år, gäller till och med utgången av år 1936.

För att i tid kunna träffa förberedelser för nya avtalsperioden har redan nu underställts riksdagens prövning frågan om formerna för en ny statssubvention till den svenska luftfarten under sexårsperioden 1937—1942. Till grund för propositionen ligger ett av särskilda sakkunniga (*luftfartsutredningen*) avgivet förslag. 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 — hava den 26 november 1934 avgivit betänkande med utredning rörande reguljär luftfart samt luftfartsmyndighetens organisation (statens off. utredn. 1934:48). Luftfartsutredningens förslag utmynnar i en hemställan, vari utredningen förordar bland annat:

att svensk statsunderstödd luftfart från och med år 1937 bedrivs 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 Aerotransport 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.

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

Till detta förslag har *departementschefen* i allt väsentligt anslutit sig; beträffande postflyget har dock departementschefen, på sätt av det följande framgår, antytt vissa möjligheter till kostnadsbegränsningar.

Av vad departementschefen anfört om *transportavgifternas* avvägning må här återgivas följande:

Vid ett bedömande av frågan, vilken taxepolitik som bör föras, är att märka, att i den mån den svenskdrivna luftfarten i samtrafik med utländska företag trafikerar övervägande utländska linjer, taxorna måste i huvudsak fastställas i samförstånd med dessa andra länder eller företaget 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 allttjämt 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.

Beträffande *flygpostbefordran* vill utskottet inledningsvis erinra om ett av 1932 års riksdag i skrivelse nr 214 gjort uttalande, att världspostkonventionen principiellt utginge från att snabbaste väg alltid borde anlitas för postbefordran samt att, då inkomsten av utlandsportot lämnade betydande överskott, goda skäl syntes föreligga att allttjämt främja denna ur den allmänna samfärdselns synpunkt riktiga princip.

Departementschefen har i nu förevarande proposition påpekat, att postverket under senare år flygledes till utlandet transporterat betydande delar av den brevpост, 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 brevpостen har flygbefordrats till bestämmelseorten, i den mån flyglägenheter varit tillgängliga och medfört tidsvinst. Övrig brevpост 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. Hela den av generalpoststyrelsen på basis av nuvarande befordringsprinciper uppgjorda kalkylen för luftpostbefordran efter år 1936 visade väsentligt minskade portoinkomster men nära nog fördubblade nettokostnader. Det kunde givetvis ifrågasättas, huruvida det skulle vara ekonomiskt riktigt att anordna flygposttransporterna efter ett program, som visar ett dylikt resultat. I anslutning härtill anför departementschefen bland annat följande:

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 avecklas. Det må erkännas att flygpostbefordringen 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 befordringssätt 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 flygpostbefordringen 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 flygbefordran 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 flygbefordring av icke luftfrankerad post ställde sig något annor-

lunda vid sådana nattflyglinjer, för vilka postverket bestrede bolagets självkostnad. I dylika fall kan nämligen den icke luftfrankerade posten, i den mån utrymmet det medger, 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 utlandsportot bör höjas, med bibehållande av det särskilda luftportot 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 utlandsportot 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 utlandsportot 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 utlandsporto än det nu fastställda bör därför komma under övervägande.

Beträffande den ekonomiska innebörden av en eventuell höjning av utlandsportot må erinras om följande. Den internationella postkonventionen fastställer för vanliga brev ett utlandsporto 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 utlandsportot 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 brevporthosatsen 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 utlandsportot 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 utvecklat, åtminstone i regel endast den post, som försetts med luftporto, böra transporteras med dagflygningarna och med nattflygningarna bortom slutpunkten för de svenska linjerna.

Utskottet.

Alltsedan år 1925 har statssubvention utgått till aktiebolaget Aerotransport. Redan år 1918 hade emellertid riksdagen framställt begäran om utredning rörande förutsättningarna för en »reguljär lufttrafik». De förväntningar, som riksdagen då och senare vid olika tillfällen uttalat beträffande detta nya trafikmedels betydelse för samfärdseln, äro numera på god väg att förverkligas. Den europeiska liksom den amerikanska kontinenten är redan genomdragen av ett stort antal flyglinjer med en regelbunden, året om pågående trafik, som är i starkt tilltagande. Vad den nordiska trafiken beträffar må erinras, att rörelsen vid Malmö flyghamn redan nått ett omfång av 22 ankommande eller avgående flygplan per dag. Genom förening av tåg- och flygförbindelse föreligger innevarande sommarhalvår möjlighet till dagpassagerarbefordran Stockholm—Paris, respektive London och vice versa. Helsingfors är likaledes — över Riga — förenat med sistnämnda båda städer genom dagflygförbindelse. Såsom ytterligare belysande för den alltjämt tilltagande hastigheten på flyglinjerna må anföras, att Malmö numera kan på dagen nås från så avlägsna platser som Rom och Aten. Även den transkontinentala lufttrafiken är stadd under utveckling. Engelska, franska och holländska flygföretag upprätthålla flygförbindelser till Indien med sammanlagt fem turer i veckan. Med Zeppelinluftskepp upprätthålles passagerarfart varannan vecka mellan Tyskland och Sydamerika. Mellan Europa och Sydamerika finnas dessutom två luftpostturer per vecka, därav en fransk och en tysk; även befordringen över Atlanten sker med flyg. Engelska postverket överväger för närvarande att mot vanligt porto transportera flygpost över hela det brittiska imperiet.

Den i propositionen framlagda planen för den svenska luftfarten under åren 1937—1942 innebär, att helårstrafik skulle bedrivas dels å kontinentlinjerna Stockholm—Malmö—Berlin, London och Paris, dels ock å de skandinaviska linjerna Oslo—Göteborg—Malmö och Stockholm—Helsingfors—(Tallinn). Därjämte skulle nattpostflygning äga rum året runt i sådan omfattning, att brevpost kunde åtminstone under sex veckodagar befordras från Stockholm, respektive Göteborg till London, respektive Paris och vice versa på en natt med avgång alltså på aftonen och utdelning följande morgon.

För detta trafikprograms genomförande förutsattes dels ett statligt engångsutlägg för aktieteckning i det ombildade aktiebolaget Aerotransport på 2,500,000 kronor — att utgå av lånemedel — dels ock en årlig subvention med följande belopp¹⁾, nämligen:

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

¹⁾ Av dessa belopp innehållas 100,000 kronor som ränta å statens kapitalinsats, 2,500,000 kronor, i aktiebolaget Aerotransport.

Läggas härtill de årliga merutgifter på cirka 900,000 kronor som postflygningen beräknas medföra stiga de statliga utläggerna för ifrågavarande linjeluftfart till avsevärda summor.

Vid den föreliggande frågans bedömande bör dock beaktas, att flygtrafiken alltjämt är att betrakta som ett nytt transportmedel, som ej ännu uppnått sin självständiga bärighet. I likhet med ett stort antal främmande nationer lära de svenska statsmakterna böra medverka till att göra en fortsatt insats för flygtrafikens utveckling. Erinras må, att även det svenska järnvägsväsendets genombrott på sin tid skedde med liknande stora uppoffringar, varvid den relativa betydelsen av andra transportmedel, enkannerligen den inrikes sjöfarten samtidigt kom att minska. Belysande är ett av 1887 års taxekommitté gjort uttalande, att när järnvägsbyggandet på 1850-talet tog sin början »regering och riksdag mindre torde haft till ögonmärke detta företags avkastningsförmåga än tidens krav på förbättrade och snabba kommunikationsmedel». En jämförelse, som härvidlag också förtjänar åberopas, äro de stora utlägg, som under 1800-talet ända fram till Sassnitzfärjornas tillkomst år 1909 från postverket erfordrades i form av stora ångbåtssubventioner och på annat sätt för att tillgodose behoven av tidsenliga och allt snabbare postförbindelser med kontinenten.

På grund av sitt allmänna geografiska läge och särskilt som genomfartsland för den norska och finska trafiken har Sverige betydande intressen att tillvarataga vid det slutliga fastställandet av de framtida internationella flyglinjerna. Ett framtidsintresse är också utvecklingen av de inhemska flyglederna.

Från dessa utgångspunkter har utskottet ansett sig böra tillstyrka de föreliggande förslagen till ombildning av *aktiebolaget Aerotransport* och till ökning av dess kapital samt i samband därmed om en årlig subvention till bolaget. Att understödsbeloppet årligen minskas förtjänar särskilt uppmärksammas, och förslaget härutinnan får betraktas som ett uttryck för hysta förväntningar att kunna uppnå ett efterhand förbättrat ekonomiskt resultat på de nu tillsvidare statssubventionerade linjerna.

Beträffande den framtida taxepolitiken har departementschefen anslutit sig till luftfartsutredningens uttalande om att *biljettpriserna* å de inrikes stödda linjerna böra »om ej särskilda omständigheter påkalla undantag» hållas över priset å 1:a klass järnvägsbiljett, inberäknat sovplatsavgift, där sovvagn brukar användas.

Transportavgifternas lämpliga avvägning måste utan tvivel betraktas som en särskilt ömtålig sak, då fråga är om ett nytt transportmedel sådant som flyget. Till viss ledning synas dock kunna tjäna redan vunna erfarenheter från utländska trafiklinjer. I varje fall måste utskottet finna angeläget, att luftfartens utveckling ej hämmas genom alltför högt satta taxenormer. Detta synes ej minst böra gälla, då fråga är om att tillvarataga det svenska flygets framtidsmöjligheter inom det egna landets gränser.

De årliga nettokostnaderna för *postflygningen* uppgå för närvarande till inemot 600,000 kronor. Postverket har då med flygplan befordrat även icke

luftfrankerad post, ett förfaringssätt, som jämväl av främmande postförvaltningar i en alltjämt ökad utsträckning börjar tillämpas. Med nattflyg har emellertid posten hittills transporterats allenast under fem månader Stockholm—Malmö—Hannover. Skall, såsom generalpoststyrelsen funnit motiverat, nattpostflygning försiggå året runt och både från Stockholm och Göteborg, ökas kostnaderna till cirka 900,000 kronor på sätt framgår av följande inom generalpoststyrelsen uppgjorda beräkning:

	Kronor.
Dagflygningar ..	¹⁾ 290,000
Nattflygningar ..	1,140,000
Vidarebefordring å utländska flyglinjer, omkring ..	240,000
Lokala transporter och personalkostnader, omkring ..	85,000
Summa kronor	1,755,000
Häriifrån avgå	Kronor.
Luftportoinkomster (beräknade) ..	125,000
Lufttransitinkomster (av danska, finska, norska m. fl. postförvaltningar), omkring ..	630,000
Inbesparade land- och sjötransitavgifter, omkring ..	110,000
Nettokostnad kronor	890,000

Denna summa av i runt tal 900,000 kronor förefaller hög men kan vara motiverad med hänsyn till postflygets alldeles särskilda betydelse för Sveriges del, främst på grund av vårt avlägsna läge i förhållande till London och Paris samt andra kultur- och handelscentra. Av stor betydelse är även, att Sverige kan bibehålla och utveckla samarbetet med Danmark, Finland och Norge beträffande postbefordran.

Bland åtgärder, som lämpligen kunna komma i fråga för kostnadernas begränsning och som i propositionen diskuteras, synes en måttlig höjning av vårt för närvarande relativt låga utlandsporto erbjuda en nära till hands liggande lösning.

I detta sammanhang måste uppmärksammas, att de kalkyler, som ligga till grund för beräkningen av den årliga allmänna subventionen till aktiebolaget Aerotransport, grundats på en bolagets årsintäkt av post, transporterad med dagflyglinjerna, till belopp av 265,000 kronor.

Vad angår *avtalet* med aktiebolaget Aerotransport anser utskottet en ändring påkallad beträffande § 15. Enligt departementschefens förslag har denna paragraf följande lydelse: »§ 15. Statsverket är berättigat att vid avtalstidens utgång inlösa bolagets tillhörigheter och trafikmateriel med belopp, som bestämmas 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.*» På sätt

¹⁾ Av luftfartsutredningen beräknad till 265,000 kronor. Beloppet 290,000 kronor innefattar även postbefordran med passagerarflyg (Oslo)—Göteborg—Malmö i anslutning till nattpostflyglinjen Malmö—Kontinenten.

motionsvis erinrats skulle emellertid denna formulering leda till att även om värdet av bolagets tillhörigheter vid en framtida likvidation motsvarade ej endast aktiekapitalet utan även bolagets skulder dessa tillhörigheter dock skulle av statsverket betalas med allenast en summa motsvarande aktiekapitalets nominella belopp och alltså utan hänsyn till skulderna. Då, såsom skäligt synes vara, även skulderna böra få inräknas i lösesumman, vill utskottet föreslå följande lydelse av nämnda paragrafs sista stycke.

§ 15.

Statsverket är berättigat — — — den femte. Därest bolagets tillhörigheter och trafikmateriel i värde överstiga summan av bolagets aktiekapital och skulder, får inlösningsbeloppet likväl icke bestämmas högre än som kan beräknas erforderligt för att aktieägarna vid likvidation av bolaget skola erhålla vad som motsvarar aktiernas nominella belopp.

Vad departementschefen anfört beträffande *flygleder* och övrig markorganisation liksom ock i fråga om *luftfartsmyndighetens* överflyttning från kommunikationsdepartementet till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föranleder ingen särskild erinran från utskottets sida.

Under återopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,

att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition och motionerna I: 296 och II: 518, må

a) 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 chefen för kommunikationsdepartementet förordade förslaget;

b) till tecknande av aktier i aktiebolaget Aero-transport, 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 av 1,250,000 kronor, att utgå av lånemedel;

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

Beträffande Kungl. Maj:ts förslag om höjning av inkomstposten »Övriga lånemedel» kommer utskottet att framdeles avgiva yttrande.

Stockholm den 3 maj 1935.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS ANDERSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Pålsson, Olof Olsson, Johansson* i Fredrikslund, *Bergqvist, Nilsson* i Gränebo, *Oscar Olsson, Bergström, Nylander, Nilsson* i Fredrikfält, *Tham, Lindström* och *Larsson* i Varberg, samt

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Råstock, *Magnusson* i Skövde, *Törnkvist* i Karlskrona, *Holmgren, Eriksson* i Stockholm, *Jeppsson, Jonsson* i Eskilstuna, *Andersson* i Prästbol, *Nilsson* i Hörby, *Norsell, Andersson* i Ovanmyra och *Aronson*.