

## **Nr 195.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till aktie-  
teckning i aktiebolaget Aerotransport; given Stock-  
holms slott den 14 mars 1947.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsråds-  
protokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att  
bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departe-  
mentschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,  
enligt Dess nådiga beslut:

**GUSTAF ADOLF.**

*Torsten Nilsson.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott  
den 14 mars 1947.*

### **Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, statsråden WIGFORSS, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES,  
DANIELSON, MYRDAL, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG,  
WEIJNE.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför che-  
fen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson.

Enligt bolagsordningen för aktiebolaget Aerotransport skall bolagets aktie-  
kapital utgöra lägst 10 000 000 kronor och högst 30 000 000 kronor. Varje

aktie skall lyda å nominellt 100 kronor och aktierna skola utgöras av två slag, aktier av serien A och aktier av serien B. Aktier av sistnämnda slag kunna utgivas till belopp av högst 584 000 kronor. Mellan de båda grupperna aktieägare förefinnes viss skillnad i fråga om rätten att utse styrelseledamöter och revisorer, medan aktierna av de båda serierna i övrigt äro sinsemellan likaberättigade. Vid ökning av aktiekapitalet medelst teckning mot penningar ha A-aktieägarna företrädesrätt framför B-aktieägarna att teckna nya A-aktier och B-aktieägarna företrädesrätt framför A-aktieägarna att teckna nya B-aktier. I bolagsordningen är vidare föreskrivet, att bestämmelserna i densamma icke må ändras utan tillstånd av Kungl. Maj:t.

Det hittills tecknade aktiekapitalet, vilket är till fullo inbetalt, uppgår till 11 084 000 kronor, varav 10 500 000 kronor i A-aktier och 584 000 kronor i B-aktier. B-aktierna ha sålunda utgivits till det högsta belopp, som enligt bestämmelserna i bolagsordningen må förekomma. Samtliga A-aktier ägas av svenska staten, medan B-aktierna ägas till ett belopp av 354 300 kronor av svenska staten och till övrig del av svenska företag och enskilda personer.

I skrivelse den 26 februari 1947 har *aktiebolaget Aerotransport* anført, att bolaget för den större och modernare flygmateriel, som bolaget beställt och avsåge att insätta i trafik under våren 1948, samt den utrustning i form av hangar-, verkstads- och andra byggnader, som erfordrades för skötseln av denna flygmateriel och handhavandet i övrigt av den utökade trafiken, hade betydande kapitalutgifter. I detta hänseende hänvisade bolaget till följande promemoria.

### P. M. beträffande aktiebolaget Aero transports kapitalbehov.

#### 1. Växelskulder.

Växelskulderna per  $31/12$  1946 uppgå till ..... kronor 21 625 000  
 Härav avses för likvidering av första betalningen på DC 6-kontraktet 10 125 000 kronor och för inköp av reservmateriel till DC 4 och DC 3 flygplan samt investeringar i DC 4 och DC 3 flygplan samt byggnader 11 500 000 kronor.

Under januari och februari 1947 har betalats redan beställd DC 6-materiel med ..... kronor 3 000 000

Härefter uppgå växelskulderna per  $24/2$  1947 till .. kronor 24 625 000

#### 2. Betalningar under 1947 och 1948.

##### a. Byggnader.

För redan beslutade och projekterade byggnader å Bromma flygplats kan under 1947—48 beräknas följande kapitalbehov

Kontorsbyggnad .....	1 415 000	
Hangar III .....	4 105 000	
Verkstadsbyggnad .....	2 000 000	
Personalrestaurant .....	900 000	kronor 8 420 000

*b. Flygmateriel m. m.*

Kvarstående betalningar på DC 6-kontraktet uppgå till .....	13 995 000	
Reservmateriel till DC 6, DC 4 och DC 3 flygplan .....	8 500 000	
Allmänt materiel samt verkstads- och lagerutrustning, inventarier o. d. ....	5 500 000	kronor 27 995 000
		kronor 36 415 000

3. *Lån att lyfta under 1947 och 1948.*

För likvidering under 1947—48 av under punkt 2 upptagna anläggningar och materiel, som delvis redan betalats med växelkrediten enligt punkt 1, beräknas följande lånetransaktioner bliva genomförda:

Byggnaderna belånas i fria marknaden intill 45 % av byggnadsvärdet med .....	kronor 4 150 000
För återstoden av byggnadskostnaderna upp till $\frac{2}{3}$ av desamma upptages lån i luftfartslånefonden med ..	» 2 000 000
DC 6 flygplanen samt motorer till desamma belånas i luftfartslånefonden till 90 % av inköpsvärdet med ..	» 24 300 000
	kronor 30 450 000

4. *Kapitalbehov.*

Skillnaden i kapitalbehov mellan betalningar under 1947—48 enligt punkt 2 och tillgängliga lånemöjligheter enligt punkt 3 eller 5 965 000 kronor beräknas bliva täckt genom vinstmedel under 1947—48 (3,5 miljoner) och frigjorda investeringar i reservdelar för DC 6, DC 4 och DC 3 (3,5 miljoner).

Bolagets permanenta kapitalbehov under de närmaste åren utöver lån enligt punkt 3 motsvara sålunda de nuvarande växelskulder och uppgår till ca ....	kronor 24 000 000
Till täckande av detta kapitalbehov föreslås en ökning av aktiekapitalet med .....	» 13 916 000
Härefter kommer aktiekapitalet att uppgå till 25 000 000 kronor.	

Härefter återstår .....	kronor 10 084 000
Bolaget avser ingå till Kungl. Maj:t med ett förslag att lån ur luftfartslånefonden må kunna beviljas för byggnader intill 90 % av värdet, d. v. s. med samma procent som för flygplan och motorer. Detta förslag innebär ytterligare lånemöjligheter med ca ....	kronor 4 000 000

Återstoden av kapitalbehovet ca 6 000 000 kronor täckes genom banklån .....	kronor 6 000 000
---	------------------

5. *Sammanställning*

Efter genomförandet av förenämnda transaktioner skulle bolagets skulder uppgå till:

*Luftfartslånefonden.*

Redan lyfta lån för DC 4 och DC 3 .....	9 220 000
Redan lyfta lån för Hangar I och II .....	1 580 000

Nya lån för DC 6 enligt punkt 3 . . . . .	24 300 000	
Nya lån för byggnader enligt punkt 3 . . . .	2 000 000	
Nya lån för byggnader enligt punkt 4 . . . .	4 000 000	kronor 41 100 000
<i>Inteckningslån i fria marknaden.</i>		
Redan lyfta lån för Hangar I och Hangar II	2 440 000	
Nya lån för byggnader enligt punkt 3 . . . .	4 150 000	» 6 590 000
<i>Bankkredit</i> enligt punkt 4 . . . . .		» 6 000 000
	Summa	kronor 53 690 000
<i>Aktiekapital</i> enligt punkt 4 . . . . .		kronor 25 000 000

Av promemorian framginge, anför bolaget, att bolagets nu beräknade kapitalbehov för de närmaste två åren uppginge till ca 24 miljoner kronor utöver dels de lån å ca 4,1 miljoner kronor, som bolaget avsåge att emot in-teckningar i byggnader upptaga i fria marknaden, dels ock de lån å ca 26,3 miljoner kronor, som bolaget enligt för luftfartslånefonden nu gällande bestämmelser hade möjlighet att upplåna ur densamma. Av nämnda 24 miljoner kronor hade bolaget bland annat med hänsyn till de erinringar, som från luftfartsstyrelsens och riksräkenskapsverkets sida på senare tid gjorts beträffande relationen mellan bolagets skulder och dess aktiekapital, ansett att ett belopp av ca 14 miljoner kronor borde täckas genom ökning av bolagets aktiekapital, medan bolaget tänkt sig att återstoden, ca 10 miljoner kronor, skulle dels — efter ändring av bestämmelserna för luftfartslånefonden, så att byggnader bleve belåningsbara intill 90 % av anläggningskostnaden — anskaffas genom upplåning i sagda fond av 4 miljoner kronor, dels ock täckas genom banklån å 6 miljoner kronor.

I anslutning härtill meddelar bolaget, att styrelsen för bolaget den 24 februari 1947 beslutat enhälligt föreslå bolagsstämman, att bestämmelserna i bolagsordningens 4 och 5 §§ skulle under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ändras så, att ifrågakommande bestämmelser finge följande nya lydelse.

»§ 4.

Bolagets aktiekapital skall utgöra lägst tio miljoner (10 000 000) kronor och högst trettio miljoner (30 000 000) kronor.

Nedsättning av aktiekapitalet, dock ej under minimikapitalet, må kunna efter beslut av bolagsstämman äga rum genom aktiers inlösen enligt i § 5 angivna grunder.

§ 5.

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

Aktierna skola vara av två slag, aktier av serien A och aktier av serien B. Av A-aktierna skola 105 000 st. nr 1—105 000 icke vara föremål för inlösen, under det att övriga A-aktier skola vara inlösningsbara enligt i nästföljande stycke angivna grunder. Aktier av serien B skola kunna utgivas till belopp av högst femhundraåttiofyratusen (584 000 kronor).

Vid ifrågakommande inlösen av A-aktier skall lösebeloppet utgöras av akties parivärde jämte 4 % ränta från det kalenderårs början, under vilket in-

lösen ifrågakommer, till den dag lösebeloppet erlägges. Lösas icke alla inlösningsbara A-aktier samtidigt, skall genom lottning bestämmas vilka av dem som skola lösas.

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.»

Vidare beslöt styrelsen enhälligt, att därest den föreslagna ändringen av bolagsordningen bleve vederbörligen beslutad och registrerad, bolagets aktiekapital skulle, likaledes under förutsättning av bolagsstämmans godkännande, ökas med högst 13 916 000 kronor förmedelst utgivande av 139 160 inlösningsbara A-aktier, à nominellt 100 kronor på villkor

*att* den företrädesrätt att teckna de nya aktierna, som tillkomme A-aktieägarna enligt bestämmelserna i bolagsordningen, skulle begagnas inom sex månader från det ökningsbeslutet blivit vederbörligen kungjort,

*att* de nya aktierna skulle betalas med nominella beloppet kontant senast den 1 oktober 1947,

*att* överteckning ej finge ske,

*att* de nya aktierna skulle vara likställda med förutvarande A-aktier i bolaget med det undantag, att de nya aktierna skulle vara inlösningsbara enligt §§ 4 och 5 av bolagsordningen sådan denna komme att lyda efter genomförande av den ändring, styrelsen beslutat föreslå bolagsstämman, samt medföra delaktighet i bolagets tillgångar och vinst från och med räkenskapsåret 1948,

*samt att* föreskriven stämpel å de nya aktierna skulle gäldas av tecknaren.

Under åberopande av vad bolaget sålunda anfört har bolaget hemställt

*dels* att, under förutsättning att bolagsstämman antog de ändringar i bolagsordningen, som bolagets styrelse beslutat föreslå, Kungl. Maj:t måtte godkänna desamma,

*dels ock* att Kungl. Maj:t måtte, under förutsättning att bolagsstämman godkände den beslutade ökningen av aktiekapitalet, vidtaga erforderliga åtgärder för teckning och inbetalning av det nya aktiekapitalet, 13 916 000 kronor.

Bolaget har slutligen hemställt, att enär bolaget nu avsåge att ur luftfarts-lånefonden upplåna sammanlagt ca 30,3 miljoner kronor, oavsett den nu beslutade ökningen av bolagets aktiekapital, luftfartslånefonden måtte tillföras det av bolaget tidigare föreslagna kapitaltillskottet till sagda fond å tillhoppa 36 miljoner kronor.

Över framställningen ha utlåtanden avgivits av riksräkenskapsverket den 3 mars 1947, av statskontoret den 4 mars 1947 och av luftfartsstyrelsen den 6 mars 1947.

*Riksräkenskapsverket* förklarar, att framställningen icke givit ämbetsverket anledning till annan erinran, än att nyteckningen av aktier, syntes vara väl låg i förhållande till bolagets behov av lånemedel. Med hänsyn till bolagets nuvarande stora kapitalbehov kunde ock ifrågasättas, om det högsta belopp,

vartill aktiekapitalet enligt bolagsordningen finge uppgå, icke borde fixeras till ett något högre belopp än 30 miljoner kronor.

*Statskontoret* — som icke ingått i saklig prövning av bolagets behov av kapital — har förklarat sig i princip icke ha något att erinra mot att bolagets kapitalförsörjning ägde rum genom dels ökning av aktiekapitalet, dels upptagande av lån ur luftfartslånefonden eller i fria marknaden. Med hänsyn till säkerhetens beskaffenhet och lånetidens utsträckning ansåge sig statskontoret emellertid ej kunna biträda förslaget om en sådan ändring av bestämmelserna för lån ur luftfartslånefonden, att byggnader skulle bli belåningsbara intill 90 % av anskaffningskostnaden. Lån för anordnande av flygplats eller för anskaffande av för sådan plats nödig utrustning borde således enligt ämbetsverkets mening alltjämt endast beviljas intill två tredjedelar av anläggningskostnaden. Den kapitalförstärkning bolaget alltså räknat med kunna erhålla genom ytterligare lån ur luftfartslånefonden på 4 000 000 kronor med byggnadsvärdet intill 90 % såsom säkerhet, syntes i stället böra anvisas genom ytterligare ökning av aktiekapitalet, varigenom det egna kapitalet i första hand komme att tagas i anspråk för de mest riskfyllda investeringarna.

Med hänsyn till framdeles eventuellt uppkommande nya lånebehov syntes ett genomförande av statskontorets förslag till reglering av bolagets kapitalbehov icke böra föranleda någon ändring av Kunql. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda hemställan om anvisning av investeringsanslag till luftfartslånefonden. Det i bolagets skrivelse framlagda förslaget till ändring av bolagsordningen hade icke föranlett något uttalande från statskontorets sida.

*Luftfartsstyrelsen* — som den 30 oktober 1946 i anledning av en framställning av aktiebolaget Aerotransport om ökning av luftfartslånefonden med 27 miljoner kronor avgivit förslag om anvisande av anslag till nämnda fond samt sedermera den 12 december 1946 utlätit sig över en av samma bolag gjord framställning om anvisande av ytterligare 9 miljoner kronor till fonden — har i sitt nu föreliggande utlåtande erinrat om att styrelsen i utlåtandet den 12 december 1946 framhållit, att ur viss synpunkt en ökning av aktiekapitalet vore att föredraga framför ytterligare lån ur luftfartslånefonden.

Beträffande den föreslagna ökningen av bolagets aktiekapital har luftfartsstyrelsen anfört, att bolagets nu redovisade kapitalbehov med i runt tal 12 miljoner kronor överstege det av bolaget tidigare beräknade. Enligt promemorian hänförde sig en stor del av det nu aktuella kapitalbehovet till förvärvet av DC 6-planen jämte motorer och reservdelar till dessa. Härutöver hade medel beräknats för reservmaterial till nu befintliga DC 3- och DC 4-plan, vartill komme vissa beslutade eller projekterade nybyggnader ävensom verkstads- och lagerutrustning m. m. Såsom av det följande närmare framginge torde emellertid ytterligare kapitaltillskott emellertid komma att erfordras inom en icke avlägsen framtid. Med hänsyn därtill hade det enligt luftfartsstyrelsens mening varit önskvärt, om en ekonomisk plan på något längre sikt nu kunnat framläggas.

Luftfartsstyrelsen framhåller vidare att bolaget i sin promemoria angående kapitalbehovet utgått från att lån ur luftfartslånefonden skulle beviljas upp till 90 % av värdet av såväl flygplanmaterial som byggnader. Frågan härom torde få prövas i annan ordning, men luftfartsstyrelsen ville redan i detta sammanhang framhålla, att lånen sålunda beräknats med utgångspunkt från en mycket hög lånegräns.

Beträffande flygplanförvärven framhåller styrelsen, att styrelsen icke hade någon anledning att ifrågasätta det till inköp föreslagna DC 6-planets goda driftstekniska och driftsekonomiska egenskaper. Inrikestrafiken och övrig trafik på relativt korta sträckor inom Europa torde dock icke bliva helt tillgodosedd genom ett dylikt förvärv, varför det enligt styrelsens uppfattning torde bliva nödvändigt för bolaget att anskaffa nya tvåmotoriga flygplan såsom ersättning för det i vissa avseenden något föråldrade DC 3-planet.

Luftfartsstyrelsen erinrar i detta sammanhang om gällande bestämmelser för lån ur luftfartslånefonden (SFS 490/1927), där bland annat stadgades, att vid bestämmandet av lånebeloppet, då fråga vore om inköp av flygplan eller motorer, hänsyn i första hand skulle tagas till i vad mån tillverkningen helt eller delvis skett eller till rimligt pris kunnat ske i Sverige. Det syntes styrelsen beklagligt, att den utredning som legat till grund för bolagets ställningstagande givit till resultat, att hela beställningen måst placeras utomlands — med därav följande utförsel av svensk valuta — i stället för att till någon del kunna utläggas inom landet.

Vad bolaget anfört rörande ökning av aktiekapitalet genom utgivande av inlösningsbara aktier föranledde i och för sig icke någon erinran från luftfartsstyrelsens sida. I årets statsverksproposition respektive i propositionen 1947:2 hade förslag framlagts avseende upptagande å riksstaten för nästa budgetår av ett belopp av 17 miljoner kronor och å tilläggsstat för innevarande budgetår av ett belopp av 19 miljoner kronor, för att — om förutsättningar i övrigt föreligga för utlåning — tillgodose uppkommande lånebehov. Bolagets hemställan att luftfartslånefonden, oavsett eventuell ökning av aktiekapitalet, måtte tillföras ett belopp av sammanlagt 36 miljoner kronor, föranledde med hänsyn därtill, utöver vad i styrelsens utlåtande i övrigt anförts, icke något yttrande från luftfartsstyrelsens sida.

Luftfartsstyrelsen har i detta sammanhang jämväl erinrat om vad styrelsen i sitt förutnämnda remissutlåtande den 12 december 1946 uttalat i fråga om de luftfartstekniska och luftfartspolitiska förutsättningarna för den planerade utvidgningen av aktiebolaget Aero transports verksamhet. I utlåtandet anförde styrelsen bland annat följande.

Luftfartsstyrelsen vill till en början framhålla, att en av de viktigaste förutsättningarna för de ur styrelsens synpunkt mest angelägna kraven på linjefarten, nämligen säkerhet och regularitet, är en i alla avseenden fullgod flygplanmateriel. Styrelsen är angelägen understryka, att beträffande såväl den flygande materielen som resurserna för dess översyn och reparation ABA ständigt kunnat erbjuda det bästa som överhuvud taget stått till buds. Utvecklingen på trafikflygets område går för närvarande utomordentligt has-

tigt, sammanhängande med att under kriget gjorda uppfinningar och förbättringar inom militärflyget nu komma den civila flygindustrien till godo. Nya flygplantyper avlösa varandra och säkrare, komfortablare och snabbare — och därmed även mera ekonomiska — modeller ersätta de äldre. Den nu ifrågavarande utvidgningen av ABA:s verksamhet innebär, att de hittills av bolaget använda och delvis nyanskaffade flygplantyperna Douglas DC 3 och DC 4 planeras bli ersatta av större och snabbare plan av typen Douglas DC 6. Sistnämnda plan har en maximivikt av 42 ton och tager 52 sittande passagerare samt är försedd med tryck-kabin. Luftfartsstyrelsen har för sin del godkänt typvalet ur teknisk synpunkt men samtidigt framhållit, att de enda svenska flygplatserna, som tills vidare kunna ifrågakomma för trafik med detta plan, äro Bromma och Torslanda med banorna i Norrköping och Uppsala såsom reserv. Med tanke på banornas bärighet kunde emellertid icke medgivnas högre totalvikt än 38,5 ton och detta — i vad avsåg Bromma — endast under förutsättning att en av styrelsen planerad förstärkning av huvudbanan — varom styrelsen i underdånig skrivelse den 7 oktober 1946 gjort framställning — komme till stånd. I yttrande till statsrådsprotokollet vid anmälan av propositionen nr 1946:379 angående byggande av en storflygplats med mera har emellertid föredragande departementschefen icke ansett sig kunna tillstyrka att medel användes för nämnda ändamål. I samband med att typvalet underställdes luftfartsstyrelsens prövning ingav bolaget ett preliminärt trafikprogram för 1948, varav framgår, att typen DC 6 avsåges skola trafikera ett antal utomeuropeiska samt längre europeiska flyglinjer.

Luftfartsstyrelsen, som sålunda icke haft anledning till erinran mot flygplantypen som sådan, vill här ytterligare understryka dess stora lämplighet å långa sträckor och där flygning å stor höjd är önskvärd. Styrelsen får även framhålla, att luftfartsfonden torde komma att tillföras betydande inkomster i form av landningsavgifter med mera då de nya planen insätts i trafik. Med hänsyn till att, enligt styrelsens mening, uppehållandet av trafik på relativt korta och medellånga sträckor inom Europa är av största betydelse — trafik till centraleuropeiska flygplatser torde t. ex. bli möjlig inom en ej alltför avlägsen framtid — ställer sig styrelsen dock i någon mån tveksam till lämpligheten av att i nuvarande läge anskaffa ett relativt stort antal flygplan av typen DC 6. Styrelsen kan ej heller bortse ifrån att en utökning av den svenska flygplanparken med ett antal flygplan av denna storleksordning såsom nämnts ställer mycket stora krav på flygplatser och på markorganisationen överhuvud taget. Härtill kommer, att flygtrafiken enligt de luftfartsavtal som träffats länderna emellan ej är helt fri från restriktioner, varför svårigheter av olika slag kunna uppstå, om större tonnage än vad som motsvarar verkliga behovet insättes. Inrikestrafikens behov tillgodoses icke genom anskaffning av plan av typen DC 6 och då ej heller typen DC 4 torde vara lämpad för sådan trafik utgår styrelsen från att härför tills vidare avses DC 3, senare eventuellt ersatt av ett modernare plan. Styrelsen vill särskilt framhålla önskvärdheten av att trafikbehovet inom landet tillgodoses i största möjliga utsträckning och får i detta sammanhang erinra om att ett svenskt flygplan av en storleksordning motsvarande Douglas DC 3 för närvarande är under byggnad vid svenska aeroplanaktiebolaget.

Luftfartsstyrelsen har i sitt nu föreliggande förslag ytterligare berört frågan om de ökade krav å flygplatser, som enligt styrelsens mening borde ställas, därest den planerade anskaffningen av DC 6-plan komme till stånd. Styrelsen anför härom följande.



Enligt skrivelse till aktiebolaget Aerotransport har styrelsen ansett sig kunna medgiva att Bromma och Torslanda flygplatser finge trafikeras med flygplan av nyssnämnda typ — med en maximivikt av 38,5 ton — i av bolaget avsedd omfattning, nämligen på Bromma högst 20 och på Torslanda högst 6 flygplanrörelser per dag. Beträffande Bromma gjordes emellertid det förbehållet, att tillståndet gällde endast under förutsättning att en förstärkning av huvudbanan komme till stånd. I fråga om Torslanda gavs medgivandet med viss tvekan, beroende på att sprickbildning i banbeläggningen kunde väntas uppstå.

Medel för den av styrelsen föreslagna förstärkningen av huvudbanan på Bromma flygplats ha hittills ej beviljats. För närvarande pågå inom luftfartsstyrelsen, med biträde av bland andra statens väginstitut, vissa undersökningar av banan i syfte att klargöra, huruvida ifrågavarande trafik skulle kunna äga rum även om förstärkningen ej komme till utförande. I en den 27 februari 1947 dagtecknad redogörelse för hittills utförda belastningsförsök har väginstitutet sammanfattningsvis anført, att till följd av den beräknade tämligen höga trafikintensiteten vissa skador å banbeläggningen kunde befaras uppstå.

På Torslanda ha belastningsprov, ehuru i mindre omfattning, utförts under hösten 1945. En jämförelse mellan provningsresultaten å de båda flygplatserna utvisar, att den del av Torslandabanan, där proven utförts har något sämre bärighet än Brommabanan. På grund av den lägre trafikintensiteten på Torslanda kunna emellertid skadeverkningarna därstädes beräknas bli av ungefär samma omfattning som på Bromma. Dock bör framhållas, att risken för skadeverkningar skulle väsentligt minskas, om flygplatsen, i likhet med vad som avses bliva fallet på Bromma, försåges med bärkraftig förbindelsebana i anslutning till huvudbanan. De största påkänningarna uppstå nämligen i samband med att planen före start och efter landning långsamt förflyttas på banan.

Ehuru styrelsen sålunda med ledning av föreliggande undersökningsmateriel bedömt, att den trafik med flygplan av typ Douglas DC 6 som bolaget planerat kan medgivas på Bromma och Torslanda flygplatser, bör dock framhållas, att vissa skador komma att uppstå med måhända betydande reparationer — till men för trafikregulariteten — såsom följd. Detta torde i synnerhet bliva fallet om trafik skall pågå på dessa banor under en längre tidsperiod.

Såsom alternativlandningsplatser till Bromma komma flygplatserna i Norrköping och Uppsala i fråga. Enligt verkställda beräkningar kan den s. k. atlantbanan i Norrköping beräknas hålla för nu ifrågavarande flygplanvikter. Beträffande Uppsalabanan har full klarhet härutinnan ännu ej vunnits.

Styrelsen vill slutligen framhålla, att trafikregulariteten på Bromma och Torslanda flygplatser kommer att röna inverkan av att endast en bana på vardera flygplatsen är användbar för flygplan av typ DC 6.

Aktiebolaget Aerotransports bokförda tillgångar uppgingo vid slutet av åren 1944, 1945 och 1946 till i runt tal 18,6, 28,4 respektive 49,9 miljoner kronor. Ökningen under år 1945 har föranletts av en nyanskaffning av tre 4-motoriga flygplan av typ DC 4 (43 passagerare), medan ökningen under år 1946 i huvudsak föranletts av kontraktering av tio 4-motoriga flygplan av typ DC 6 (48—52 passagerare). Bolaget har finansierat tillgångsposterna med anlåtande av dels egna medel, dels inteckningslån i öppna marknaden och lån ur luftfatslånefonden, dels ock växellån och andra utestå-

*Departements-  
chefen.*

ende skulder. Det egna kapitalet, vilket år 1946 ökades genom en aktieemission från i runt tal 3 miljoner till i runt tal 11 miljoner kronor har varit litet i jämförelse med det totala kapitalet i bolagets verksamhet. Bolaget har nu framlagt en utredning för de närmaste två åren rörande bolagets kapitalbehov. Av denna utredning framgår, att bolaget, om de närmast planerade anskaffningarna fullföljas, vid utgången av år 1948 skulle komma att ha ett sammanlagt kapitalbehov, oavsett rörelsemedel, av i runt tal 78,7 miljoner kronor.

Av den i årets statsverksproposition (bil. 27, punkt 123) lämnade redogörelsen för behovet av kapitalinvesteringar i luftfartslånefonden framgår, att aktiebolaget Aerotransport hösten 1946 övervägt en ökning av aktiekapitalet men då stannat för att söka tillgodose kapitalbehovet genom upplåning. Av bolagets nu föreliggande framställning framgår, att bolaget i anledning av de erinringar som från luftfartsstyrelsens och sedermera även från riksräkenskapsverkets sida riktats mot bolagets finansieringspolitik, ansett sig böra öka bolagets aktiekapital med cirka 14 miljoner kronor genom utgivande av inlösningsbara A-aktier. Av bolagets promemoria rörande kapitalbehovet framgår vidare, att bolaget numera räknar med ett större kapitalbehov än i höstas i huvudsak för anskaffning av reservmateriel. De ytterligare beställningar som sålunda verkställts avse, enligt vad jag inhämtat, reservmateriel för omkring 9 000 000 kronor, och beställningarna ha föränletts av förväntade prisstegringar. På grund härav kommer behovet av lånemedel ur luftfartslånefonden att efter en ökning av aktiekapitalet minska med allenaast omkring 5 000 000 kronor.

Förslaget om aktiekapitalets ökning har ej föränlett erinran från remissmyndigheternas sida, i vidare mån än att riksräkenskapsverket och statskontoret ifrågasatt om icke ökningen bort vara större. Storleken av bolagets aktiekapital bör emellertid bedömas icke enbart med hänsyn till den skuldbelastning, som omedelbart inträder vid en engångsförnyelse av bolagets luftflotta. Härvid uppkommer nämligen en relativt kortfristig toppbelastning, vilken kan antagas komma att under de närmaste åren successivt minska på grund av avskrivningar. Ur denna synpunkt kunde en mindre kapitalökning ha varit motiverad. Då de nya aktierna skola vara inlösningsbara finnes emellertid möjlighet att om så skulle visa sig lämpligt åter minska aktiekapitalet. Å andra sidan kan det antagas, att bolaget behöver förnya även de 2- och 3-motoriga planen i sin luftflotta. Det kapitalbehov som härvid uppkommer kan tänkas framtvinga en ytterligare ökning av aktiekapitalet. Det torde dock vara för tidigt att nu grunda något beslut om aktiekapitalets storlek på de kapitalbehov som senare kunna bli aktuella. Denna fråga får upptagas till prövning vid en senare tidpunkt då förhållandena bättre kunna överblickas. Jag har därför ansett bolagets förslag beträffande aktiekapitalets ökning böra kunna tills vidare godtagas.

Kapitalökningen uppgår till 13 916 000 kronor. Föreskriven stämpel å de nya aktierna, 139 160 kronor, skola enligt teckningsvillkoren gäldas av teck-

naren. För genomförande av aktieteckningen erfordras sålunda för statsverkets vidkommande anvisande av tillhoppa 14 055 160 kronor eller avrundat 14 055 200 kronor. Jag tillstyrker, att sistnämnda belopp anvisas å riksstaten för nästa budgetår. Anslaget torde i enlighet med vad jag vid anmälan av fråga om ändrad redovisning av luftfartsfonden tidigare i dag förordat böra upptagas under fonden för statens aktier.

Efter genomförande av ifrågavarande kapitalökning skulle, såsom jag i det föregående påpekat, ökningen av kapitaltillskottet till luftfartslånefonden kunna, såvitt avser aktiebolaget Aero transports lånebehov, begränsas till 31 miljoner mot föreslagna 36 milj. kronor. Remissmyndigheterna ha emellertid icke haft något att erinra mot att fonden tillföres det högre beloppet. Med hänsyn härtill och då det synes fördelaktigt att en reserv finnes tillgänglig för att möta oförutsedda ytterligare lånebehov från bolaget eller från andra lufttrafikföretag anser jag mig icke böra föreslå någon ändring i de förslag som tidigare förelagts årets riksdag beträffande kapitalinvesteringar i luftfartslånefonden.

I sin nu föreliggande framställning har aktiebolaget Aero transport jämväl upptagit frågan om viss ändring av villkoren för utlåning från luftfartslånefonden. Bolaget har i sådant hänseende föreslagit, att belåningsgränsen för byggnader skulle höjas från  $\frac{2}{3}$  till  $\frac{9}{10}$ . Härigenom skulle bolaget få möjlighet att placera lån på omkring 4 miljoner kronor hos luftfartslånefonden i stället för i bank. Då statskontoret motsatt sig en ändring av bestämmelserna på denna punkt och ifrågavarande lånebehov sannolikt icke blir aktuellt förrän nästa år, anser jag mig icke nu böra underställa frågan riksdagens prövning. Jag har emellertid för avsikt att efter ytterligare utredning framdeles framlägga förslag till nya bestämmelser för luftfartslånefonden.

Luftfartsstyrelsen har i anslutning till bolagets framställning ansett sig böra upptaga vissa frågor rörande bolagets val av flygplantyp, bolagets trafikprogram samt behovet av en förstärkning av huvudrullbanan på Bromma flygplats till diskussion.

Vad angår valet av flygplantyp har styrelsen uttalat sin tveksamhet beträffande lämpligheten att i nuvarande läge anskaffa ett relativt stort antal flygplan av typen DC 6 och har därvid framhållit, att en sådan utökning ställde mycket stora krav på flygplatser och markorganisation samt att flygtrafiken mellan länderna ej vore helt fri från restriktioner, varför svårigheter kunde uppstå om större tonnage än som motsvarade behovet insattes. I anledning härav må framhållas, att anskaffningen av de tio flygplanen av typen DC 6 synes vara avsedd för att täcka behovet av flygmateriel dels för bolagets dagliga, europeiska huvudlinjer, på vilka en motsvarande passagerare- och fraktfrekvens är att emotse, samt dels för vissa europeiska långlinjer eventuellt framdragna till närliggande utomeuropeiska orter, på vilka linjer flygplantypens speciella egenskaper skola bemästra nuvarande hinder och även erbjuda en sådan passagerarekomfort och lastkapacitet, att ekonomisk drift är möjlig även med en glesare trafikfrekvens. Denna upp-

handling är alltså avsedd ersätta bolagets nuvarande tre 4-motoriga flygplan av typ Douglas DC 4, vilka, enligt vad jag inhämtat från bolaget, äro avsedda att försäljas, samt att utöka tillgången av stora, moderna 4-motoriga flygplan till tio stycken, vilket antal uppgivits vara erforderligt för det trafikprogram, som planerats och som i annat sammanhang framlagts. Denna DC 6-upphandling synes alltså icke ha sammanhang med en eventuell förnyelse av bolagets nuvarande flotta av 2-motoriga flygplan av typen DC 3 och 3-motoriga flygplan av typen Ju 52, vilka avsetts för bolagets övriga europatrafik samt inrikestrafiken. Då, såsom luftfartsstyrelsen själv påpekat, de 4-motoriga planen icke äro avsedda för inrikestrafiken, kommer den för dessa plan erforderliga markorganisationen i Sverige att koncentreras till Stockholm/Bromma och Göteborg/Torslanda, vilka flygplatser äro utrustade för att mottaga sådana flygplan med i bolagets trafik förekommande startvikter. Vad styrelsen anfört rörande restriktionerna för utlandstrafiken är enligt min mening värt uppmärksamhet, såväl då fråga är om europeisk som interkontinental trafik. Det bör för aktiebolaget Aerotransport gälla att trots rådande svårigheter bevara och om möjligt utvidga sitt nuvarande trafikområde. Det är tänkbart, att detta på grund av internationella förhållanden kan misslyckas och man i en sådan situation kan bli nödsakad att minska bolagets luftflotta. Jag är emellertid icke beredd att på grundval av de ovissa framtidsutsikterna taga avstånd från bolagets program och det framgår även av luftfartsstyrelsens uttalanden, att styrelsen icke velat draga några bestämda slutsatser av sina överväganden.

Luftfartsstyrelsen har i samband med sin behandling av frågan om typvalet beklagat, att hela beställningen av flygplan måst placeras utomlands i stället för att till någon del kunna utläggas inom landet. Vad först angår anskaffningen av stora 4-motoriga plan må framhållas, att byggandet av sådana plan i avsaknad av tillräckligt omfattande erfarenheter av trafikflygplans tillverkning ännu ej kunnat genomföras i Sverige. Vad beträffar anskaffning av 2-motoriga plan har aktiebolaget Aerotransport såsom förut påpekats ännu icke påbörjat förnyelsen av sina 2- och 3-motoriga plan och några nya beställningar av sådana plan ha sålunda ännu icke gjorts i utlandet. Bolaget har icke heller utlagt några sådana beställningar hos svenska aeroplanaktiebolaget. Att så icke skett sammanhänger därmed att aeroplanaktiebolaget icke förrän i början av mars i år erhållit provisoriskt typcertifikat på sitt nya Scandia-plan och att aktiebolaget Aerotransport ännu icke haft möjlighet att självt bedöma den nya typens lämplighet såsom trafikflygplan eller dess driftsekonomi. Jag kan icke här ingå på ett bedömande, huruvida det ur ekonomisk synpunkt varit fördelaktigare att anskaffa 2-motoriga plan på de linjer där bolaget ansett sig böra insätta 4-motoriga plan, men, om så skulle varit fallet, hade bolaget — såsom framgår av det föregående — likväl icke haft möjlighet att inom landet utlagga beställningar på 2-motoriga plan och än mindre att insätta dem i trafik så tidigt som de nu beställda 4-motoriga planen. Medan DC 6-planen enligt senast tillgängliga uppgifter kunna levereras redan före årsskiftet, torde Scandia-maskiner av

den typ som kan vara lämplig för bolagets trafik icke kunna levereras förrän tidigast omkring 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> år efter beställning.

Beträffande inrikestrafiken har luftfartsstyrelsen framhållit önskvärdheten av att trafikbehovet inom landet tillgodoses i största möjliga utsträckning samt påpekat, att inrikestrafiken icke torde bli helt tillgodosedd genom anskaffning av DC 6-plan. Jag är ense med styrelsen om det angelägna i att inrikestrafikens behov bli tillgodosedda. Av vad jag förut anfört torde emellertid framgå, att anskaffningen av DC 6-planen endast utgör en första etapp i förnyelsen av aktiebolaget Aero transports luftflotta och att denna anskaffning sålunda icke syftar till ett eftersättande av inrikestrafiken. Jag har även utvecklat vissa skäl, varför nya plan för inrikestrafiken ännu ej anskaffats. Här må tilläggas, att anskaffningen av sådana plan även är beroende av taktens i utbyggnaden av den svenska markorganisationen. Det är här av vikt att en samordning äger rum mellan luftfartsstyrelsens och bolagets planer och att därvid beaktas vilka praktiska möjligheter som föreligga att i nuvarande konjunkurläge utföra erforderliga anläggningsarbeten.

Luftfartsstyrelsen har slutligen erinrat om dels att styrelsen tidigare medgivit, att Bromma och Torslanda flygplatser finge trafikerats med DC 6-plan med en maximalvikt av 38,5 ton, beträffande Bromma dock under förutsättning att en förstärkning av huvudbanan komme till stånd, dels att jag vid anmälan av propositionen 1946: 379 angående byggande av en storflygplats m. m. icke ansett mig kunna tillstyrka att medel anvisades för ifrågavarande förstärkning. Beträffande skälen för mitt ståndpunktstagande i denna fråga får jag hänvisa till nämnda proposition (s. 50). Luftfartsstyrelsen har nu meddelat, att styrelsen låtit verkställa vissa undersökningar av banan i syfte att klargöra huruvida nyssnämnda trafik skulle kunna äga rum även om förstärkningen ej utfördes. Styrelsen förklarar sig med ledning av föreliggande undersökningsmaterial bedöma läget så, att den planerade trafiken med DC 6-plan kan medgivas, därvid styrelsen dock framhåller att vissa skador kunna uppstå på banorna. Denna eventualitet har även jag räknat med och häri ligger enligt min mening icke hinder för genomförande av nu ifrågavarande anskaffning av flygplan. Luftfartsstyrelsen synes vara av samma uppfattning.

Under hänvisning till det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Aktieteckning i aktiebolaget Aero transport* å kapitalbudgeten under fonden för statens aktier för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av . . . kronor 14 055 200.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Stig Salomonson.*

Stockholm 1947. Kungl. Boktryckeriet P. A. Norstedt & Söner.

*471081*