

Nr 126.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport m. m.; given Stockholms slott den 24 mars 1949.

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.

Torsten Nilsson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I propositionen föreslås att medel anvisas å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1948/49 dels till Teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport med 4 746 000 kronor, dels till Stämpelavgift å aktierna i Aktiebolaget Aerotransport med 500 000 kronor. Tidigare har till förstnämnda ändamål anvisats 5 000 000 kronor. Medelsanvisningarna äro en följd av statsmakternas beslut 1948 om organisation och finansiering av svensk reguljär luftfart m. m.

Vidare föreslås — i anledning av framställningar från bolagsledningens sida — för nästa budgetår dels en ökning av luftfartslånefondens kapital med 30 000 000 kronor, dels anvisande av ett särskilt anslag å driftbudgeten av 2 100 000 kronor till Understöd åt inrikes luftrafik.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 24 mars 1949.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE, KOCK, ANDERSSON.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, fråga om anvisande av anslag till aktieteckning i Aktiebolaget Aerotransport m. m. samt anför därvid följande.

Jag kommer först att under punkterna 1 och 2 anmäla medelsbehoven för teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport samt gäldande av stämpelavgift å aktierna i bolaget. Dessa anslagsäskanden äro en direkt följd av statsmakternas förra året fattade beslut i fråga om organisation och finansiering av reguljär svensk luftfart (propositionen 1948: 176, statsutskottets utlåtande 1948: 94 och riksdagens skrivelse 1948: 188).

Därefter kommer jag att anmäla två av den verkställande ledningen för det nya Aktiebolaget Aerotransport gjorda framställningar om dels ökning av luftfartslånefondens kapital, dels understöd åt inrikes lufttrafik. Framställningarna äro dagtecknade den 11 mars 1949 samt inkommo till departementet den 12 i samma månad.

Frågan om aktieteckningen var i princip klarlagd redan i slutet av förra året, men har ansetts böra anmälas samtidigt med övriga finansieringsfrågor. Trots stora ansträngningar från företagsledningens sida och upprepade framställningar under hand från departementet ha erforderliga uppgifter om det nya bolagets låne- och understödsbehov icke kunnat lämnas förrän i början av denna månad. Ehuru ärendet behandlats med förtursrätt såväl av remissmyndigheterna som inom departementet, har beredningen av de omfattande och betydelsefulla frågorna ej kunnat slutföras förrän till denna konselj. Jag hemställer att förslag i ämnet likväl måtte, trots den tidsutdräkt som sålunda vållats, avlåtas till riksdagen.

1. Teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport.

Inledning. 1947 års luftfartsutredning föreslog i sitt den 28 november 1948 avgivna betänkande, att de av Aktiebolaget Aerotransport (ABA) och Svensk Interkontinental Lufttrafik Aktiebolag (SILA) bedrivna rörelserna skulle i enlighet med närmare utarbetade kontraktsförslag sammanföras i ett företag.

Sedan Kungl. Maj:t i huvudsaklig överensstämmelse med det av luftfartsutredningen avgivna betänkandet framlagt proposition i ämnet (1948: 176), bemyndigade riksdagen Kungl. Maj:t att med av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 5 mars 1948 förordade ändringar godkänna vid statsrådsprotokollet fogat förslag till avtal mellan ABA och SILA om sammanförande av den svenska reguljära luftfarten i ett företag samt att med sistnämnda bolag träffa avtal i ämnet i enlighet med vad departementschefen förordat.

Avtal mellan ABA och SILA samt mellan svenska staten och SILA under-tecknades den 5 maj 1948. Båda avtalen godkändes av Kungl. Maj:t den 14 maj 1948.

Enligt avtalet mellan ABA och SILA skall ett nytt aktiebolag bildas med ett aktiekapital av lägst 50 och högst 60 miljoner kronor. Aktierna skola uppdelas på två lika stora serier, serie A och serie B, å vardera lägst 25 och högst 30 miljoner kronor. Aktierna av serien A skola innehavas av svenska staten eller ABA eller av personer, utsedda av svenska staten. Aktierna av serien B skola innehavas av enskilda.

Vid bildandet av det nya bolaget skola ABA och SILA tillskjuta samtliga sina tillgångar mot likvid i aktier, varvid ABA skall erhålla likvid i aktier av serie A och SILA skall erhålla likvid i aktier av serie B. Samtidigt med övertagandet av tillgångarna skall det nya bolaget övertaga ansvaret för ABA:s och SILA:s samtliga förpliktelser.

Enligt avtalet mellan staten och SILA har staten åtagit sig att, sedan ABA tillskjutit sina tillgångar till det nya bolaget mot likvid av aktier av serien A, teckna det ytterligare antal aktier av denna serie som erfordras för uppnående av ett sammanlagt nominellt belopp inom serien av lägst 25 och högst 30 miljoner kronor. SILA har åtagit sig motsvarande förpliktelse beträffande aktierna av serien B.

Vid anmälan av luftfartsutredningens förslag förra året kunde det slutliga medelsbehovet för teckning av A-aktier i det nya bolaget ej angivas, enär detta var beroende av värderingen av ABA:s rörelse. I enlighet med utredningens förslag äskades för ändamålet ett anslag av 5 miljoner kronor. I detta belopp inräknades jämväl medel för täckande av kostnaderna för stämpel å aktierna i det nya bolaget.

Värdering av ABA och SILA. För fastställande av värdet av ABA:s och SILA:s tillgångar vid sammanslagningen skulle enligt avtalet mellan bolagen verkställas en värdering av fem värderingsmän, varav två skulle utses av ABA:s styrelse och två av SILA:s styrelse samt den femte, tillika ordförande, av dessa fyra.

Såsom ledamöter av värderingsnämnden har i enlighet med nämnda föreskrift ABA:s styrelse utsett f. d. generaldirektören W. Borgquist och kanslichefen E. Cardelius samt SILA:s styrelse direktörerna A. Lindencrona och R. Rausing. De sålunda utsedda ledamöterna ha enhälligt beslutat tillkalla överståthållaren T. Nothin som femte ledamot och ordförande i nämnden.

Till ledning för värderingen ha ABA och SILA upprättat halvårsbokslut per den 30 juni 1948. En sammanställning av halvårsboksluten visar följande bokföringsmässiga ställning för bolagen i 1 000-tal kronor.

<i>Tillgångar och förlust</i>	ABA	SILA
Anläggningstillgångar	92 839	49 723
Omsättningstillgångar	8 819	16 500
Förlust	11 360	596 ¹
Summa kronor	113 018	66 819

Eget kapital och skulder

Aktiekapital och fonder	25 519	25 000
Långfristiga skulder	17 775	16 199
Kortfristiga skulder	69 724	25 620
Summa kronor	113 018	66 819

Värderingsnämnden har den 10 november 1948 avgivit sitt utlåtande över värderingen. Nämnden har däri fastställt följande belopp å bolagens tillgångar och skulder i 1 000-tal kronor.

	ABA	SILA	Totalt
Tillgångar	100 014	67 274	167 288
Skulder	84 760	44 738	129 498
Tillgångar utöver skulder	15 254	22 536	37 790

Nämnden har vidare föreskrivit, att en avräkning mellan bolagen skall ske per den 30 juni 1949. Om bolagens fordringar och skulder per den 30 juni 1948 därvid skulle befinnas avvika från vad som är förutsatt i värderingsutlåtandet, skall däremot svarande reglering ske mellan det nya företaget och de gamla bolagen.

Bortsett från den jämkning i beloppen som sålunda kan komma att ske framdeles, föreligger enligt värderingsutlåtandet en brist i ABA:s aktiekapital på 9 746 000 kronor och en brist i SILA:s aktiekapital på 2 464 000 kronor eller sammanlagt 12 210 000 kronor.

Framställning om anslag till aktieteckning. I skrivelse den 3 februari 1949 har *Aktiebolaget Aerotransport* anmält, att bolagets förluster per värderingsdagen enligt värderingsnämnden uppgå till sammanlagt 9 746 000 kronor. Bolaget framhåller, att dess förluster i och för sig äro avsevärda. Den huvudsakliga anledningen härtill är att söka i den omständigheten att strejk rådde vid bolagets verkstäder under en sammanlagd tid av 5 månader under slutet av år 1947 och förra delen av år 1948, vilken strejk med sina följdverkningar beräknas ha till och med augusti månad 1948 medfört förluster på cirka 7 700 000 kronor. Ytterligare erinrar bolaget, att den uppåtgående utvecklingen för luftfartens del under den första efterkrigstiden senare avbröts, beroende på det under åren 1947 och 1948 starkt försämrade eko-

¹ Exklusive andel i SAS förlust för första halvåret 1948 eller 1 743 000 kronor.

nomiska läget i ett stort antal länder med åtföljande import- och reserestriktioner.

ABA har slutligen erinrat, att staten som en följd av värderingen och åtagandet i avtalet med SILA har att mot kontant betalning teckna det antal aktier i det sammanslagna företaget, som motsvarar skillnaden mellan halva det aktiekapital, som må komma att fastställas för det nya bolaget, och värdet av ABA:s tillskott till detta.

Finansiell ram för nya ABA. I propositionen 1948: 176 har, såsom redan nämnts, förutsatts, att det nya bolagets aktiekapital skall vara lägst 50 högst 60 miljoner kronor. Ytterligare finansiering skulle ske genom upplåning. Maximiramen för denna upplåning skulle utgöra summan av de vid sammanslagningen av ABA och SILA övertagna skulderna ökad med 40 miljoner kronor. Sammanslagningen skall enligt överenskommelse mellan bolagen ske per den 30 juni 1948.

Utgångsläget för det nya bolagets finansiering framgår av följande sammanställning av tillgångar och skulder enligt värderingsinstrumentet.

	1 000-tal kronor		1 000-tal kronor
<i>Anläggningstillgångar</i>		<i>Eget kapital</i>	39 590
Byggnader	12 752	<i>Långfristiga skulder</i>	
Flygplan	65 455	Luftfartslånefonden	
Motorer	6 775	(ABA)	6 158
Propellrar	1 098	Inteckningslån (ABA) . . .	3 625
Reservdelar	16 973	Förlagslån (SILA)	12 000
Instrument o. hjälpappara-		Dollarlån	
rater	906	(ABA § 2 220 000 SILA	
Radiostationer	1 088	§ 1 110 000)	11 988
Bilar, bussar o. traktorer	606		33 771
Kontorsinventarier . .	1 807	<i>Kortfristiga skulder</i>	
Verkstadsinventarier . .	3 223	Reverslån (SILA)	203
Utbildningskostnader . .	3 664	Checkräkning (SILA) . .	11 933
Uppbyggnadskostnader . .	2 525	Växelskulder (ABA)	42 975
Aktier i dotterbolag	300	Diverse personer	35 897
Förlagsmedel i SAS	23 937	Andel i SAS underskott	2 919
	141 109		93 927
<i>Omsättningstillgångar.</i>			
Bränsle, olja o. drivmedel	22		
Diverse aktier	17		
Obligationer	50		
Fordringar	23 272		
Banker och kassa	1 958		
Diverse poster	860		
	26 179		
Summa tillgångar	167 288	Summa skulder	167 288

Posten Eget kapital upptages i sammanställningen till 39,6 miljoner kronor. Detta belopp är 1,8 miljon kronor högre än den förut angivna siffran i värderingsutlåtandet, vilket beror på att ABA av värderingsnämnden belastats med dels en av nämnden till 0,8 miljon kronor beräknad kostnad för nedbringande av ABA:s organisation, dels ett av nämnden till 1,0 miljon kronor beräknat belopp för sådana utgifter som ansetts kunna besparas genom omläggning eller avveckling av ABA:s inrikes linjer och som enligt nämndens mening rättvisligen icke borde i lika mån bäras av båda parterna. I sammanställningen ha skulderna minskats med nämnda belopp.

Det sammanslagna företags skulder enligt uppgift från bolagets ledning är för närvarande av samma storleksordning som per den 30 juni 1948. Skulderna skulle alltså kunna ökas med ytterligare 40 miljoner kronor, innan den förutnämnda maxiramen uppnås.

Departementschefen. Enligt de av statsmakterna förra året godkända avtalen mellan ABA och SILA samt staten och SILA angående sammanförande av den svenska reguljära luftfarten i ett företag har staten att mot konstant betalning teckna det antal aktier i det sammanslagna företaget, som motsvarar skillnaden mellan halva det aktiekapital, lägst 50 högst 60 miljoner kronor, som kan komma att fastställas för det nya bolaget, samt värdet av ABA:s tillskott till detta enligt särskild värdering, 15 254 000 kronor. I propositionen 1948: 176 kunde det slutliga beloppet ej angivas, varför anslagsäskandet i enlighet med luftfartsutredningens förslag bestämdes till 5 miljoner kronor. Sedan värderingen av ABA:s rörelse numera verkställt, kan emellertid medelsbehovet i enlighet med vad nyss sagts närmare angivas till lägst (25 000 000 — 15 254 000) 9 746 000 kronor, om aktiekapitalet bestämmes till 50 miljoner kronor, och högst (30 000 000 — 15 254 000) 14 746 000 kronor, om aktiekapitalet bestämmes till 60 miljoner kronor.

Av sammanställningen framgår, att det nya bolagets egna kapital den 30 juni 1948 utgjorde ca 39,6 miljoner kronor, medan det främmande kapitalet uppgick till 127,7 miljoner kronor. En ökning av det nya bolagets aktiekapital till 50 miljoner kronor skulle medföra en ökning av det egna kapitalet med 12,2 miljoner kronor och en minskning av det främmande kapitalet med motsvarande belopp till 115,5 miljoner kronor. Det synes mig som om en ytterligare ökning av aktiekapitalet med 10 miljoner kronor till 60 miljoner kronor skulle giva ett bättre förhållande mellan eget och främmande kapital och att en sådan ökning därför vore önskvärd. En ökning av aktiekapitalet skulle även medföra den fördelen att det nya bolaget kunde i större utsträckning konsolidera sina kortfristiga skulder. Jag har under hänvisning till nu nämnda förhållanden upptagit överläggningar med representanter för de enskilda intressena i det nya bolaget för att utröna förutsättningarna för en ökning av aktiekapitalet utöver minimibeloppet. Från den enskilda sidan har därvid — under hänvisning till bl. a. de högre kostnaderna för finansiering genom ökning av aktiekapitalet — förklarats, att sådana förutsättningar för närvarande saknades.

I detta läge har jag utgått från att aktiekapitalet i det nya bolaget tills vidare får begränsas till 50 miljoner kronor. Medelsbehovet för teckning av aktier i det nya bolaget utgör under denna förutsättning det lägre av de nyss angivna alternativa beloppen. Då tidigare anvisats 5 miljoner kronor kan anslagsäskandet begränsas till (9 746 000 — 5 000 000) 4 746 000 kronor. Beloppet torde böra anvisas å tilläggsstat för innevarande budgetår.

Jag har förut framhållit, att vissa belopp i värderingsutlåtandet kunna komma att jämkas vid den slutliga reglering som skall verkställas per den 30 juni 1949. Därest gamla ABA vid denna reglering skulle bli skyldigt utgiva något ytterligare belopp till det nya bolaget, torde frågan om anvisande av medel för täckande av detta belopp framdeles få anmälas för Kungl. Maj:t.

Frågan om avskrivning av den brist som enligt värderingsutlåtandet föreligger i gamla ABA:s aktiekapital torde framdeles få upptagas till prövning i samband med att ståndpunkt tages till spörsmålet om och på vad sätt det gamla bolaget bör avvecklas.

Under denna punkt hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport* å kapitalbudgeten under fonden för statens aktier å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 4 746 000 kronor.

2. Stämpelavgift å aktierna i nya ABA.

I propositionen 1948: 176 har förutsatts, att det nya bolaget icke skall belastas med de kostnader för aktiestämpel som kunna uppkomma i samband med sammanslagningen. Om anslaget till aktieteckning i det nya bolaget bestämmes på förut angivet sätt och aktiekapitalet i det nya bolaget fastställs till 50 miljoner kronor, skulle ett särskilt belopp av 500 000 kronor behöva anvisas för gäldande av stämpel. Efter samråd med chefen för finansdepartementet förordar jag att ett anslag för detta ändamål anvisas direkt å driftbudgeten.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Stämpelavgift å aktierna i Aktiebolaget Aerotransport* under sjätte huvudtiteln å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1948/49 anvisa ett reservationsanslag av 500 000 kronor.

3. Ökning av luftfartslånefondens kapital.

Kort- och långfristiga skulder. Av sammanställningen över de tillgångar och skulder, som det nya bolaget skall övertaga per den 30 juni 1948, framgår att de långfristiga skulderna vid denna tid uppgingo till 33,8 miljoner kronor och de kortfristiga till 93,9 miljoner kronor.

De långfristiga skulderna ha sedermera, enligt uppgifter från bolagsledningen, intill den 31 december 1948 ökats med 24,1 miljoner kronor till 57,9 miljoner kronor, medan de kortfristiga minskats med 22,6 miljoner kronor till 71,3 miljoner kronor.

Ökningen av de långfristiga skulderna är helt orsakad av en ökning av lånen ur luftfartslånefonden med 24,4 miljoner kronor. Av detta belopp ha 8,0 miljoner kronor insatts i riksgäldskontoret för att ligga som säkerhet för en av riksbanken ställd garanti för ABA:s dollarlån.

Nedgången av de kortfristiga skulderna hänför sig främst till ABA:s växelskulder till privatbank, vilka minskats från 43,0 till 18,8 miljoner kronor eller med 24,2 miljoner kronor. Vidare har SILA:s checkräkningsskuld nedgått från 11,9 till 10,6 miljoner kronor eller 1,3 miljon kronor och diverse personers konto har nedgått från 35,9 till 28,8 miljoner kronor eller med 7,1 miljoner kronor.

ABA:s kortfristiga skulder ha under andra halvåret 1948 ökats med en växelkredit i riksbanken, vilken vid årsskiftet var utnyttjad till ett belopp av 8³/₄ miljoner kronor. Medlen ha icke använts för utvidgning av bolagets investeringar utan enbart för betalning av redan beställd materiel samt för utgifter i samband med den pågående verksamheten. Bland de kortfristiga skulderna har slutligen posten andel i SAS underskott ökats från 2,9 till 4,3 miljoner kronor eller med 1,4 miljon kronor.

Former för lånefinansiering. I propositionen 1948:176 förutsattes, att det nya bolagets finansiering skulle kunna ske genom växellån, lån ur luftfartslånefonden eller å inteckningslånemarknaden eller genom upplåning mot förlagsbevis. Bolaget skulle erhålla frihet att självt bestämma, i vilka former upplåningen borde ske. I propositionen framhölls särskilt, att det vore av vikt att företaget hade möjlighet att välja mellan upplåning genom statliga och statskontrollerade institutioner eller upplåning genom privata kreditinstitut samt att det vore angeläget att omfattningen av olika låneformer lämpligt avvägdes.

Framställning om ökning av luftfartslånefonden. Den verkställande ledningen för det nya *Aktiebolaget Aerotransport* har i skrivelse den 11 mars 1949 framlagt en plan för finansieringen av det nya bolaget under tiden t. o. m. utgången av budgetåret 1949/50.

I skrivelsen anföres i huvudsak följande.

I avvaktan på sammanslagningens fullföljande och lösandet på ett mera långsiktigt sätt av det nya bolagets finansieringsfrågor, erhöll ABA under hösten 1948 av Sveriges riksbank en växelkredit på upp till 15 000 000 kronor. De belopp, som lyfts av denna kredit och vilka för närvarande uppgå till ca 12 000 000 kronor, förfalla till betalning den 1 april 1949. För betalning av denna växelkredit avses att anlitas de medel å 12 210 000 kronor, för vilka kontant skola tecknas aktier i det nya bolaget.

För att fullfölja betalningar enligt tidigare åtagna förpliktelser samt för driften erfordras fram till den 1 juli 1949 ett belopp av ca 9 000 000 kronor. Huvudparten av detta belopp åtgår till finansiering av de beställda Scandia-

och Boeingflygplanen samt av reservdelar till dessa flygplan och till DC-6 och DC-3 flygplanen. Detta belopp avser bolaget att täcka med lån ur luftfartslånefonden mot säkerhet av tidigare inköpta reservdelar till flygplan av typerna Douglas DC-6 och Douglas DC-3. I fonden föreligger för närvarande ett tillgängligt belopp (utöver medel reserverade för redan beviljade lån) på ca 10 600 000 kronor. Under förutsättning av att förutnämnda reservdelslån beviljas erfordras inga ytterligare medel i form av nya lån t. o. m. den 30 juni 1949.

Under budgetåret 1949/50 erfordras medel för följande ändamål:

Amorteringar å lån i luftfartslånefonden	kronor	6 902 000
Amorteringar å växel- och checkkrediter, dollarlån och inteckningslån	»	30 760 000
Slutlikvider för Scandia och Boeing samt likvid för re- servdelar	»	15 981 000
	Summa kronor	53 643 000.

Av bolaget ur luftfartslånefonden redan beviljade lån kommer att för lyftning under budgetåret 1949/50 kvarstå ett belopp av 3 630 000 kronor. Härutöver räknar bolaget med att hava i fonden belåningsbara tillgångar motsvarande ett ytterligare sammanlagt lånebelopp under sagda budgetår av 32 025 000 kronor, räknat efter en belåning upp till 90 % av anskaffningsvärdet. Beloppet 32 025 000 kronor fördelar sig å olika låneobjekt enligt följande:

Byggnader	kronor	1 352 000
Flygplan	»	14 447 000
Reservmotorer, reservpropellrar och övrig reservmateriel	»	16 226 000
	Summa kronor	32 025 000.

En upplåning ur luftfartslånefonden under budgetåret 1949/50 av sammanlagt (3 630 000 + 32 025 000) 35 655 000 kronor innebär, att av de förut angivna lånen å tillhoppa 30 760 000 kronor kommer att kvarstå (53 643 000 — 35 655 000) 17 988 000 kronor.

Sedan av i luftfartslånefonden nu förefintliga lånemedel under budgetåret 1948/49 disponerats ca 9 000 000 kronor för det förutsatta lånet å reservdelar till DC-6 och DC-3, skulle vid ingången av budgetåret 1949/50 finnas ett för lån ur fonden disponibelt belopp av ca 1 600 000 kronor. För täckande av bolagets behov av lån ur fonden under sagda budgetår å sammanlagt 32 025 000 kronor (utöver redan beviljade 3 630 000 kronor) skulle sålunda erfordras ett tillskott till fonden fram till den 1 juli 1950 av i runt tal 30 400 000 kronor.

Skrivelsen utmynnär i en hemställan, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för en ökning av luftfartslånefonden under budgetåret 1949/50 med 30 400 000 kronor.

Yttranden. Över framställningen ha yttranden avgivits av luftfartsstyrelsen och statskontoret.

Luftfartsstyrelsen har tillstyrkt, att åtgärder vidtagas för ökning av luftfartslånefonden med det äskade beloppet, 30,4 miljoner kronor.

I anslutning härtill framhåller styrelsen, att bolaget såsom säkerhet för ifrågavarande lån angivit bl. a. reservmotorer, reservpropellrar och övrig

reservmateriel till ett sammanlagt belåningsvärde av 16,7 miljoner kronor. Övriga säkerheter utgöras av byggnader och flygplan. Styrelsen har den uppfattningen att vid tillämpning av bestämmelserna i kungörelsen den 14 maj 1948 angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur luftfartslånefonden åtskillnad bör göras mellan å ena sidan identifierbar materiel, vars avskrivningstid tillika kan tämligen bestämt fixeras, och å andra sidan icke identifierbar materiel, vars anskaffande enligt styrelsens mening rätteligen bör finansieras med driftmedel. Styrelsen förklarar sig dock icke vilja, med hänsyn till bolagets finansiella ställning, motsätta sig den ökning i luftfartslånefonden, som kan erfordras för beviljande av lån till bolaget jämväl med dylik materiel som säkerhet. Det vore emellertid, enligt styrelsen, önskvärt att en lättare identifierbar säkerhet kunde erbjudas av bolaget. Därest detta icke kan ske, ifrågasätter styrelsen om icke bolaget på lämpligt sätt kunde garantera att ett lager av reservmateriel motsvarande minst det belopp, till vilket lån utestår, alltid av bolaget hålles i lager.

I detta sammanhang framhåller styrelsen slutligen vikten av att möjligheten att erhålla inteckning i luftfartyg och reservmateriel därtill snarast regleras, för vilket ändamål konventionen angående inteckning i luftfartyg snarast bör föranleda svensk lagstiftning på området. Enligt denna konvention avses nämligen jämväl reservmateriel till luftfartyg kunna intecknas.

Statskontoret har ansett angeläget, att en fullständig utredning av bolagets ekonomiska ställning framlägges innan frågan om ökning av luftfartslånefonden upptages till slutlig prövning.

Departementschefen. Enligt statsmakternas beslut utgör maximiramen för det nya ABA:s upplåning summan av de vid sammanslagningen av de äldre företagens rörelser övertagna skulderna ökad med 40 miljoner kronor. Då det nya bolagets skulder, enligt uppgifter som lämnats av bolagsledningen, för närvarande äro av samma storleksordning som vid sammanslagningen finnes alltså alltså alltså ett utrymme för ny upplåning av ca 40 miljoner kronor.

Under den tid som återstår av budgetåret 1948/49 kommer bolaget att erhålla ett kontant tillskott av 12,2 miljoner kronor genom inbetalning av likvid för de aktier som skola tecknas av intressenterna. Detta belopp är avsett för återbetalning av det förut nämnda växellånet i Sveriges riksbank. Bolagets behov av medel för likvidering av tidigare beställd materiel samt för driften har för tiden fram till den 1 juli 1949 beräknats till 9,0 miljoner kronor. Då i luftfartslånefonden för närvarande finnes ett disponerat belopp av 10,6 miljoner kronor, erfordras ej någon ökning av fondens kapital under innevarande budgetår. Vid ingången av nästa budgetår kommer bolagets lånerätt att avsevärt överstiga 40 miljoner kronor på grund av den skuldminskning som kan ske efter inbetalningen av aktiekapitalet.

För nästa budgetår har bolaget i sin nu framlagda preliminära finansieringsplan anmält behov av lån i luftfartslånefonden mot säkerhet i bygg-

nader, flygplan och reservmateriel till ett sammanlagt belopp av i runt tal 32,0 miljoner kronor. Härutöver avser bolaget att under budgetåret lyfta redan beviljade lån i fonden å 3,6 miljoner kronor. Dessa medel, tillhoppa 35,6 miljoner kronor, äro avsedda att användas dels till likvidering av redan beställd materiel med 16,0 miljoner kronor, dels till amorteringar å lån i luftfartslånefonden med 6,9 miljoner kronor, dels till amorteringar å dollarlån och inteckningslån samt överflyttning av växel- och checkkrediter från privatbank till luftfartslånefonden med 12,7 miljoner kronor.

De finansiella åtgärder som bolaget sålunda planerar att företaga under nästa budgetår komma icke att öka bolagets sammanlagda skulder men väl att medföra en omflyttning mellan kortfristiga och långfristiga skulder. Detta gäller även de lånebelopp, vilka användas för likvidering av beställd materiel, enär de återstående kontraktsbeloppen för denna materiel utgöra kortfristiga skulder till vederbörande leverantörer.

I detta sammanhang bör emellertid beaktas, att skuldsättningens storlek även är beroende av driftsresultaten. I den nu framlagda finansplanen ha några beräkningar på denna punkt ej gjorts. Man har emellertid anledning räkna med att betydande förluster uppkommit för det sammanslagna företaget framför allt under andra halvåret 1948, då ännu efterverkningarna av ABA-strejken gjorde sig gällande och några besparingar genom de vidtagna rationaliseringsåtgärderna ännu ej eller endast i begränsad omfattning uppnåtts. För 1949 föreligga icke några säkra prognoser. Min uppfattning är emellertid att trafikflygets ekonomiska kris ännu ej är övervunnen och att kraftiga ansträngningar måste göras för att förbättra resultatet av verksamheten. Även om man sålunda måste räkna med att det kan bli nödvändigt att balansera betydande förlustbelopp i bolagets bokslut, synes dock någon risk ej föreligga för att den av statsmakterna fastställda finansiella ramen skulle komma att överskridas under den tid som nu är i fråga.

Vad angår frågan om ökning av luftfartslånefondens kapital har luftfartsstyrelsen, som tillstyrkt bolagets framställning, framhållit att bland den materiel, som bolaget önskar belåna, finnes bland annat icke identifierbar reservmateriel. Otvivelaktigt föreligga vissa svårigheter att på ett fullt tillfredsställande sätt ordna belåningen av sådan materiel. Såsom styrelsen själv påpekat har emellertid i konventionen angående inteckning i luftfartyg förutsatts, att inteckning jämväl skall kunna beviljas i reservmateriel. I avbidan på att konventionen föranleder svensk lagstiftning i ämnet torde Kungl. Maj:t efter hörande av styrelsen från fall till fall få pröva de villkor som böra meddelas för dylika lån.

Den finansieringsplan, som framlagts av bolaget och för vilken jag här redogjort, sträcker sig i tiden icke längre än till utgången av nästa budgetår och är även i övrigt i behov av kompletteringar på skilda punkter. I likhet med statskontoret utgår jag från att en fullständig finansieringsplan av bolaget framläggas så snart ske kan för att läggas till grund för prövningen av framdeles uppkommande låneärenden. Det torde ej bli möjligt att såsom ämbetsverket ifrågasatt uppskjuta behandlingen av frågan om ökning av

fondens kapital till dess att planen färdigställts. Planen torde sedermera få föreläggas den särskilda representationen för statens aktier i det nya bolaget.

Bolaget har såsom tidigare framhållits anmält behov av nya lån ur luftfartslånefonden till ett sammanlagt belopp av 32,0 miljoner kronor under nästa budgetår. Då vid budgetårets ingång förelåg en odisponerad behållning av 1,6 miljoner kronor skulle luftfartslånefonden behöva ökas med 30,4 miljoner kronor. Om det skulle befinnas lämpligt att företaga ytterligare försäljningar av flygplan och reservmateriel, kan medelsbehovet komma att bli mindre. Medelsbehovet kan vidare förändras, om amorteringstiderna på lånen ändras eller andra omständigheter inträffa som ändra förutsättningarna för den uppgjorda finansieringsplanen. Det är emellertid ej för närvarande möjligt att bedöma, huru dessa särskilda frågor komma att utveckla sig. Jag anser mig därför ej böra avvika från det framlagda förslaget utan förordar att luftfartslånefonden nästa budgetår förstärkes med ett avrundat belopp av 30 miljoner kronor.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Luftfartslånefonden* å kapitalbudgeten under statens utlåningsfonder för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 30 000 000 kronor.

4. Understöd åt inrikes lufttrafik.

I skrivelse den 11 mars 1949 har den verkställande ledningen för *Aktiebolaget Aerotransport* för det nya bolagets räkning hemställt om understöd av statsmedel för upprätthållande av reguljär inrikes lufttrafik under 1949.

Till en början har i skrivelsen lämnats följande uppgifter rörande flygtrafikens tidigare omfattning.

Sedan ABA bildats år 1924 bedrev bolaget fram till år 1929 flygtrafik endast mellan Sverige och utlandet. Den första inrikestrafiken startades år 1929 med en nattpostlinje sommartid mellan Stockholm och Malmö, vars bedrivande ekonomiskt garanterades av postverket. Den första passagerarlinjen i inrikestrafik öppnades den 1 juli 1933 med en sjöflyglinje för sommartrafik mellan Stockholm och Visby. Ända fram till det senaste världskrigets slut har den inrikes flygtrafiken i Sverige varit av relativt blygsam omfattning. Fortfarande under år 1939 trafikerades endast de båda ovan nämnda linjerna i egentlig inrikestrafik.

Krigsslutet medförde ett kraftigt uppsving för det kommersiella flyget, vilket under den första efterkrigsperioden utgjorde så gott som det enda trafikmedlet, som kunde fungera relativt ostört av krigsförstörelsen. ABA, som även under kriget kunnat upprätthålla en begränsad internationell trafik, öppnade under åren 1945 och 1946 trafik på ett flertal europeiska länder.

Vid sidan av den internationella trafiken strävade ABA att utvidga inrikestrafiken i syfte att tillmötesgå det allmänna behovet av snabba kommunikationer för befordran av passagerare, post och gods inom landet. Redan under år 1945 trafikerade bolaget under hela året eller viss del därav egentliga inrikeslinjer Stockholm—Visby, Stockholm—Göteborg, Stockholm—

Malmö och Stockholm—Sundsvall/Härnösand. Det inomsvenska trafikbehovet tillgodosågs, i likhet med vad jämväl senare varit fallet, i viss utsträckning även genom mellanlandningar i Göteborg, Malmö och Karlstad på vissa internationella linjer.

I inrikestrafik har bolaget under åren 1947 och 1948 befordrat resp. 54 052 och 43 507 passagerare, fördelade på de olika linjerna sålunda.

	1947	1948
Stockholm—Göteborg v. v.	11 131	10 407
Stockholm—Malmö v. v.	6 696	5 216
Göteborg—Malmö v. v.	5 174	519
Stockholm—(Norrköping)—Visby v. v.	23 989	20 847
Stockholm—Sundsvall—Luleå v. v.	7 062	6 229
Stockholm—Karlstad v. v.	—	289
	54 052	43 507.

Bolagets trafik var helt inställd under tiden den 28 november 1947—den 27 april 1948 på grund av strejk vid bolagets verkstäder.

Det ekonomiska resultatet av inrikestrafiken har, upplyser bolaget, hittills varit otillfredsställande och avsevärda underskott hava uppstått. Sålunda uppgick ABA:s underskott å inrikestrafiken enligt föreliggande bokslut till ca 1,37 miljoner kronor 1946 och ca 1,23 miljoner kronor 1947. På grund av strejken under år 1948 finnes icke någon för detta år jämförbar siffra.

I underskotten för 1946 och 1947 års inrikestrafik har denna trafik icke belastats med den andel i bolagets administrationskostnader samt stationskostnader på Bromma, Torslanda och Bulltofta, som skulle svarat mot inrikestrafikens omfattning i förhållande till bolagets övriga trafik under nämnda år. Någon ökning av bolagets centrala administration ansågs icke erforderlig för upptagandet av en utvidgad inrikestrafik, vilken dessutom vid denna tidpunkt var nödvändig för utbildning av flygande personal med hänsyn till för de kommande åren då förutsedda trafikprogram. Bolaget som icke åtnjutit någon statssubvention sedan ingången av år 1946 har självt burit dessa underskott, vilka beräknades bliva täckta genom överskott från utrikestrafiken. Det var naturligt att under en följd av år trafiken på inrikeslinjerna måste upparbetas, innan ett för föreliggande trafikbehov väl anpassat trafiknät med härför lämpad flygmateriel kunde åstadkommas.

ABA:s nuvarande inrikes trafik omfattar linjerna Stockholm—Malmö, Stockholm—Visby och Stockholm—Norrköping—Visby. Trafikbehovet på linjen Stockholm—Göteborg tillgodoses genom mellanlandning i Göteborg på linjen Stockholm—Göteborg—London. Fr. o. m. den 1 juni 1949 avses den särskilda linjen Stockholm—Göteborg komma att återupptagas för sommarperioden.

Den med en tur i vardera riktningen varje vardag tidigare trafikerade linjen Stockholm—Sundsvall/Härnösand—Luleå har måst nedläggas från den 23 januari, då hangar- och stationsbyggnaden på Kallaxflygfältet vid

Luleå nedbrann till grunden. Trafiken är avsedd att återupptagas fr. o. m. den 15 maj 1949.

En preliminär kostnadsberäkning för trafikprogrammet för 1949 (inklusive den nu bedrivna trafiken) visar ett totalt underskott för den med nu disponibel flygmateriel bedrivna inrikes flygtrafiken under 1949 av ca 2 730 000 kronor och, med hänsyn ej tagen till andel i bolagets administration och försäljningskostnader, ca 2 030 000 kronor.

Bolaget framhåller, att ökningen i underskottet för 1949 års inrikestrafik i förhållande till 1946 och 1947 års underskott är att hänföra till bl. a. avsevärt ökade kostnader för bensin och flygplatsavgifter (ca 80 %) samt vidare, på grund av bl. a. nedgång i den totala trafikintensiteten, ökade kostnader för tillsyn och översyn av materielen och för stationstjänst.

Även om de åtgärder, som från bolagets sida vidtagits i syfte att åstadkomma en mera bärkraftig ekonomi på inrikeslinjerna, komma att medföra en förbättring av trafikresultatet, anser bolaget dock det totala underskottet bli av en sådan storleksordning, att bolaget ej utan statsunderstöd för denna trafik mäktar utföra densamma. En sådan anordning har också förutsatts av 1947 års luftfartsutredning.

Bolaget erinrar härefter om att ABA under ett flertal år åtnjöt statsunderstöd för sin trafik enligt särskilt avtal, som av bolaget uppsades till upphörande från och med den 1 januari 1946, när bolagets rörelse då gav gott resultat och anledning till en optimistisk uppfattning om framtiden syntes finnas. Bolaget hade vid denna tidpunkt enligt subventionsavtalet alltså rätt att för hela tidsperioden 1946—1950 lyfta sammanlagt 1 125 000 kronor i statsunderstöd. Visserligen räknade bolaget då med att inrikestrafiken under åtskilliga år icke skulle bli ekonomiskt bärkraftig, men underskotten avsågos att täckas med de väntade vinsterna på de mera givande internationella linjerna. Utvecklingen har emellertid för luftfartens del blivit en annan än man under den närmaste tiden efter kriget ansåg sig ha anledning antaga. Den ekonomiska situationen har i åtskilliga länder blivit ytterst vanskelig, vilket i sin tur inverkar synnerligen menligt på det ekonomiska utbytet länderna emellan. Rese- och importspärrar härska i stor utsträckning. Särskilt menligt ha dessa förhållanden inverkat på flygtrafiken, som till sin huvudsakliga del, åtminstone vad gäller vår världsdel, måste repliera på samfärdseln länderna emellan.

Då på grund av för luftfarten nu rådande förhållanden det ekonomiska resultatet av utrikestrafiken kan förutses bli sådant, att denna trafik icke kan belastas med underskotten på inrikestrafiken, måste, enligt bolagets skrivelse, sistnämnda trafik nedläggas, därest icke ekonomiskt understöd för densamma erhålles. Ett nedläggande av denna trafik skulle emellertid medföra att landet såvitt gäller den inre samfärdseln komme att i fortsättningen ställas utan ett såväl för det allmänna som för affärlivet och enskilda viktigt trafikmedel och att ett mångårigt arbete på uppbyggande av en inrikes luftfart skulle avbrytas. Bolaget anser, att mycket starka skäl

föreligga för att under de fortsatta uppbyggnadsåren statsunderstöd gives åt den inrikes luftfarten. I detta sammanhang framhåller bolaget, att med ett nedläggande av inrikestrafiken icke skulle följa att hela det för år 1949 beräknade underskottet skulle bortfalla, då vissa av de på inrikestrafiken belöpande kostnaderna därigenom icke kunna elimineras utan måste belastas bolagets övriga trafik. Förhållandevis än mindre skulle nedgången i underskottet bliva, för den händelse inrikestrafiken komme att bedrivas endast under sommarperioden.

Med stöd av det anförda hemställs i skrivelsen för det sammanslagna bolagets räkning, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga de åtgärder, som må vara erforderliga för att ett anslag av 2 100 000 kronor reserveras för understöd åt reguljär inrikes lufttrafik under år 1949. De normer, efter vilka understödet bör utgå, föreslås skola fastställas av Kungl. Maj:t efter hörande av det sammanslagna bolagets styrelse.

Yttranden. Över framställningen ha yttranden avgivits av luftfartsstyrelsen och statskontoret.

Luftfartsstyrelsen har tillstyrkt, att Kungl. Maj:t hos riksdagen hemställer om anvisande av högst 2 100 000 kronor för att möjliggöra upprätthållandet av reguljär inrikes luftfart under år 1949 i huvudsak i den omfattning, som bolaget föreslagit. Vad beräffar den närmare omfattningen av bidraget och sättet för detsammans utgående ävensom utformningen av villkoren för bidraget har bolaget icke berört dessa frågor, och styrelsen har därför med hänsyn till den korta remisstiden för närvarande icke ansett sig kunna framlägga något förslag härutinnan. Styrelsen förutsätter emellertid, att densamma i sinom tid beredes tillfälle att avgiva yttrande i nämnda frågor.

Till närmare utveckling av sin ståndpunkt har styrelsen anfört bl. a. följande.

Det torde vara allmänt bekant, att den civila luftfarten i de flesta länder för närvarande har att kämpa med betydande ekonomiska svårigheter, vilka väsentligen sammanhånga med utvecklingen av den allmänna ekonomiska situationen efter det senaste stormaktskrigets upphörande. Det synes styrelsen därför i princip motiverat, att bolaget i viss utsträckning erhåller bidrag av statsmedel för att kunna komma över de för närvarande rådande svårigheterna. Självfallet bör målsättningen för bolaget vara att genom fortlöpande åtgärder så småningom söka göra huvudparten av inrikestrafiken ekonomiskt självbärande. Bolaget har gjort gällande, bland annat, att ett nedläggande av vintertrafiken å inrikeslinjerna icke torde medföra en däremot svarande nedgång i det beräknade totalunderskottet å nämnda linjer. Det synes styrelsen värdefullt om genom bolagets försorg närmare kunde undersökas, huruvida icke ett temporärt minskande av trafikperioderna för någon eller några inrikeslinjer eller en ytterligare samordning av inrikes- och utrikestrafiken på vissa linjer kan bliva för bolaget ekonomiskt lönande. I detta sammanhang vill styrelsen ifrågasätta, huruvida ej en viss höjning av befordringstaxorna å en del av de av bolaget trafikerade inrikeslinjerna torde bliva nödvändig inom en tämligen snar framtid.

Statskontoret har, efter att inledningsvis ha erinrat om vad statsutskottet vid 1948 års riksdag yttrat i anledning av propositionen nr 176 angående organisation och finansiering av svensk reguljär lufttrafik m. m., för egen del framhållit, att ämbetsverket icke kunde finna, att ett bifall till föreliggande framställning, som avser subventionering av *samtliga* inrikes flyglinjer, skulle stå i överensstämmelse med vad utskottet uttalat och till vilket riksdagen anslutit sig. Härvid har ämbetsverket jämväl beaktat, att den inrikes luftfarten hittills årligen redovisat underskott och att i framställningen icke ens ställts i utsikt, att trafiken inom överskådlig tid kan bliva ekonomiskt bärig.

Härtill kommer, att enligt ämbetsverkets mening starka betänkligheter måste möta mot att i nuvarande statsfinansiella läge belasta skattebudgeten med nya utgifter av den storleksordning, varom här är fråga. I varje fall bör det, innan så sker, vara tillfredsställande utrett, att fördelarna för det allmänna väl motsvara kostnaderna för skattebetalarna. Statskontoret kan icke finna, att detta är klarlagt i förevarande fall. Tvärtom förefaller det ämbetsverket mycket tveklaktigt, om de inrikes flyglinjernas uppehållande med hänsyn till den utveckling, kommunikationsväsendet i övrigt nått, kan vara av större betydelse för landets näringsliv. Särskilt framträder detta tvivel i fråga om flyglinjerna till Göteborg och Malmö. Likaså om man beaktar, att trafikfrekvensen är på nedåtgående, trots att nuvarande taxor icke äro tillräckliga för ekonomisk drift.

Under hänvisning till vad sålunda anförts avstyrker statskontoret bifall till framställningen.

Med anledning av att sökandebolaget ansett lämpligt, att de normer, efter vilka understödet bör utgå, fastställas av Kungl. Maj:t efter hörande av det sammanslagna bolagets styrelse, framhåller statskontoret slutligen, att enligt ämbetsverkets mening riksdagen — om anslag för subventionering skulle beviljas — jämväl bör besluta om de grunder, som skola gälla i fråga om subventionens utbetalande.

Departementschefen. Enligt ett den 3 juli 1935 ingånget avtal mellan staten och Aktiebolaget Aerotransport ägde bolaget på vissa närmare angivna villkor åtnjuta statsunderstöd för regelbunden luftfart. För år 1937 var understödsbeloppet bestämt till 1 050 000 kronor och förutsattes därefter sjunka med 75 000 kronor per år. I enlighet härmed skulle understöd sista gången ha utgått för år 1950. Avtalet uppsades emellertid av bolaget till upphörande från och med den 1 januari 1946. Det sammanlagda beloppet av de understöd, som bolaget härigenom avstod från, uppgick till 1 125 000 kronor att utgå under tiden 1946—1950.

I den nu föreliggande framställningen upplyses, att underskottet å inrikestrafiken uppgått till ca 1 370 000 kronor 1946 och 1 230 000 kronor 1947. Trafiken har därvid ej belastats med den andel i bolagets administrationskostnader samt stationskostnader på Bromma, Torslanda och Bulltofta, som

skulle svarat mot inrikestrafikens omfattning i förhållande till bolagets övriga trafik nämnda år. Bolaget har självt burit dessa underskott, vilka voro avsedda att täckas av överskott å utrikestrafiken.

För 1949 års trafik har underskottet beräknats till 2 030 000 kronor, exklusive andel i bolagets administrations- och försäljningskostnader. Beloppet avser underskottet å samtliga inrikeslinjer och inkluderar bland annat inrikestrafikens beräknade andel i stationskostnaderna.

Lufftartsstyrelsen har tillstyrkt, att ett anslag av högst 2 100 000 kronor anvisas, men har förutsatt, att den närmare omfattningen av bidraget samt sättet och villkoren för dess utgående framdeles få upptagas till särskild behandling. Statskontoret har avstyrkt framställningen och därvid framhållit dels att subventionering av samtliga inrikeslinjer ej borde ifrågakomma med hänsyn till de uttalanden 1948 års riksdag gjort i ämnet, dels att en belastning av skattebudgeten med belopp av ifrågavarande storlek vore betänklig i nuvarande statsfinansiella läge. Ämbetsverket uttalar slutligen, att grunderna för understödets utgående i förekommande fall borde beslutas av riksdagen.

Frågan i vilken utsträckning inrikes lufttrafik bör upprätthållas genom subventionering samt de närmare villkoren härför torde ytterligare böra utredas, innan statsmakterna taga slutlig ställning härtill. Jag är likväl beredd tillstyrka, att, intill dess frågan är utredd och resultatet härav framlagts för nästa års riksdag, visst stöd under nästa budgetår utgår för upprätthållande av sådan trafik. Vid bedömningen av storleken av det belopp som sålunda kan ifrågakomma måste, såsom statskontoret påpekat, hänsyn tagas till det statsfinansiella läget. Vidare måste en avvägning göras gentemot storleken av de uppföringar statsverket i nuvarande läge kan göra för andra kommunikationsändamål. Efter övervägande av dessa förhållanden anser jag, att subventionsbeloppet bör nedbringas under det begärda. Jag är emellertid icke beredd att på grundval av föreliggande material nu ange, med vilket belopp detta bör ske.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att, sedan det nya bolagets styrelse behandlat frågan, bestämma subventionens storlek för nästa budgetår inom ramen för ett anslag av högst 2 100 000 kronor.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Understöd åt inrikes lufttrafik* under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1949/50 anvisa ett reservationsanslag av 2 100 000 kronor.

Till vad föredragande departementschefen sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt, behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition

Kungl. Maj:ts proposition nr 126.

av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall
avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Dagmar Jägerstad.
