

## Nr 115.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående understöd åt inrikes lufttrafik.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 1 har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln (punkt 81) föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till Understöd åt inrikes lufttrafik för budgetåret 1953/54 beräkna ett reservationsanslag av 355 000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i propositionen nr 137, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 13 mars 1953, föreslagit riksdagen att till Understöd åt inrikes lufttrafik för budgetåret 1953/54 anvisa ett reservationsanslag av 200 000 kronor.

I skrivelse den 5 december 1952 har *Aktiebolaget Aerotransport (ABA)* hemställt om understöd åt inrikes lufttrafik för perioderna 1 oktober 1952 — 30 september 1953 och 1 oktober 1953—30 september 1954 under angivande av två alternativa trafikprogram, nämligen dels ett program av i huvudsak nuvarande omfattning och dels ett nedskuret trafikprogram, innebärande att linjen Stockholm—Sundsvall/Härnösand helt nedlägges. Under hänvisning till vissa i förhållande till tidigare beräkningstillfälle ändrade förutsättningar anholder ABA att bidragsbeloppen vid det första alternativet skall ökas till högst 602 000 kronor för verksamhetsåret 1952/53 och högst 552 000 kronor för verksamhetsåret 1953/54. För ett på angivet sätt minskat trafikprogram uppgår behovet av understöd till högst 405 000 resp. 355 000 kronor för de båda verksamhetsåren.

ABA har bilagt en skrivelse från SAS, i vilken redogöres för resultatet av inrikestrafiken under verksamhetsåret 1951/52 och grunderna för den reviderade beräkningen av understödsbehovet för tvåårsperioden 1 oktober 1952—30 september 1954. Av skrivelsen framgår bl. a. följande.

I statsbidrag för verksamhetsåret 1951/52 har utgått 500 000 kronor. Underskottet för inrikesflyget har emellertid blivit större än beräknat och uppgår under ifrågavarande tid enligt en preliminär beräkning till 706 000 kronor. SAS har således förutom inrikestrafikens andel av konsortiets allmänna kostnader för administration, reklam och försäljning att bära en förlust av 206 000 kronor. Av denna förlust förklaras 50 000 kronor av att inrikestrafiken till en del måste inställas under tiden 16 maj—4 juni 1952

med anledning av en av strejk inom den amerikanska oljeindustrin för-  
anledd bensinransonering. Återstoden, 156 000 kronor, är att hänföra till  
på grund av löne- och prisstegringar ökade kostnader, vilka inte kunnat  
kompenseras genom tillräckliga taxeökningar eller förbättrad beläggning på  
linjerna. Uppkomna kostnadsökningar variera mellan 15 och 20 %. De  
ökningar av passagerartaxorna, vilka trädde i kraft den 15 april 1952,  
uppgå på de olika linjerna till mellan 12 och 16 %.

Beläggningen på inrikeslinjerna under verksamhetsåret 1951/52 framgår  
av en i propositionen intagen tabell (s. 3).

SAS framhåller i fortsättningen bl. a. att den obetingat svagaste  
linjen ur ekonomisk synpunkt under verksamhetsåret 1951/52 varit  
linjen Stockholm—Sundsvall/Härnösand. Med uppehåll under tiden 16  
maj—4 juni har denna linje trafikerats under perioden 11 maj—  
26 september och under denna korta tid medfört ett underskott  
av 225 000 kronor. Underskottet på linjen uppgick till 80 öre per  
offererad tonkm. Det genomsnittliga underskottet för hela inrikes-  
trafiken utgjorde 27 öre. Trafiken på Visby gav ett överskott med 12 öre  
per tonkm och linjerna på Luleå och Malmö visade underskott på 33 resp.  
45 öre.

Mot bakgrund av erfarenheten från verksamhetsåret 1951/52 att de in-  
trädda kostnadsstegringarna inte gått att kompensera genom en motsva-  
rande intäktsökning kan, enligt bolaget, någon mera påtaglig förbättring  
av det ekonomiska resultatet ej förutses för verksamhetsåret 1952/53. Det  
för detta verksamhetsår beräknade totala underskottet för inrikestrafiken,  
exklusive andelen i konsortiets allmänna kostnader för administration,  
reklam och försäljning, uppgår vid ett i stort sett oförändrat trafikprogram  
till 602 000 kronor. Intäkter och kostnader för de olika linjerna ha beräk-  
nats till följande belopp i tusental kronor.

	Stockholm— Luleå	Stockholm— Visby—Norr- köping; Vis- by—Malmö	Stockholm— Malmö	Stockholm— Sundsvall/ Härnösand	Totalt
Intäkter .....	1 173	1 786	720	265	3 944
Kostnader .....	1 473	1 682	929	462	4 546
Resultat .....	— 300	+ 104	— 209	— 197	— 602

För verksamhetsåret 1953/54 beräknar SAS, att underskottet skall  
minska med 50 000 kronor till 552 000 kronor.

Beträffande det fortsatta uppehållandet av linjen Stockholm—Sundsvall/  
Härnösand framhåller SAS bl. a., att säsongtrafik alltid i och för sig är  
synnerligen kostsam vad beträffar utnyttjandet av flygplan och besätt-

ningar samt försäljnings- och reklamarbete. Rådande förhållanden göra det vidare omöjligt att använda Sundsvall/Härnösands flygfält vintertid. Detta beror främst på följande tre omständigheter, nämligen dels att broförbindelse saknas mellan Skeppsholmen, på vilken flygplatsen är belägen, och fastlandet, dels att hangar för flygplans övernattnig eller uppehåll vintertid saknas, dels ock att flygplatsen saknar utrustning för instrumentlandning under väderleksförhållanden med låg molnhöjd och nedsatt horisontalsikt.

Det hittills uppnådda resultatet av trafiken på denna linje ger, enligt bolaget, vid handen, att de förhoppningar, som vid trafikens upptagande ställdes på linjens ekonomiska utveckling, inte kunnat infrias. Med den planering bl. a. ur tidtabellssynpunkt, som i nuvarande läge är möjlig, kan sannolikt någon mera avsevärd förbättring av resultatet inte uppnås. Från Sundsvalls- och Härnösandsområdena har dock visats ett stort intresse för linjen, och den där verksamma flygtrafikkommittén har nedlagt ett för-tjänstfullt arbete för att möjliggöra linjens fortsatta trafikerande.

Med hänsyn till sålunda redovisade förhållanden synes det enligt SAS böra övervägas, om inte Sundsvall/Härnösandslinjen tills vidare helt borde nedläggas. Härigenom skulle det totala bidragsbehovet för inrikestrafiken kunna nedbringas med 197 000 kronor per år. Understödet till trafiken skulle i så fall fastställas till 405 000 kronor för verksamhetsåret 1952/53 och 355 000 kronor för verksamhetsåret 1953/54. Konsortiet förbehåller sig dock att i likhet med vad tidigare förutsatts ha rätt att upptaga förhandlingar om tilläggsanslag och ändringar i trafikprogrammets omfattning.

Yttranden över framställningarna ha avgivits av statens granskningsman för den inrikes lufttrafiken, statskontoret och luftfartsstyrelsen (s. 6—10).

*Statens granskningsman för den inrikes lufttrafiken* meddelar beträffande inrikestrafikens intäkter och kostnader bl. a. följande.

Inrikestrafiken debiteras kostnaden för 10 flygplansbesättningar. En besättning i denna trafik utnyttjas endast 500 timmar per år mot ca 650 timmar för de i övrig trafik insatta DC-3-planen. Under verksamhetsåret 1950/51 belastades inrikesflyget vid i stort sett samma trafikprogram som det nu gällande med kostnaden för 8 besättningar, varvid varje besättning utnyttjades 656 timmar. En väsentlig anledning till den i detta avseende numera mindre rationella driften synes därför vara att söka i ändrade avtal med personalen. Hade trafiken liksom 1950/51 kunnat uppehållas med 8 besättningar, skulle en årlig besparing av 180 000 kronor möjliggjorts. Med hänsyn till det framträdande personalintresse, som ligger i att inrikestrafikens utveckling tryggas, synes det vara berättigat att

begära personalens medverkan till en smidigare anpassning av tjänstgöringsavtalen. De tekniska förberedelserna för en fullständig övergång från telegrafi till telefoni inom svenskt inrikesflyg väntas vara avslutade senast till den 1 oktober 1953. Denna omläggning medför att särskild telegrafist ej längre erfordras, varigenom en årlig besparing om ca 150 000 kronor kan göras. Orsakerna till de stegrade kostnaderna för flygplansunderhåll hänför sig, förutom till den allmänna ökningen av löner och materielpriser, till att underhållet av flygplansmaterielen överförts från Stockholm till Oslo, där kostnaderna av speciella skäl blir högre.

Sammanfattningsvis anför granskningsmannen att, ehuru subventionsbehovet för ett oförändrat trafikprogram stigit, måste resultatet av den korta period av inrikestrafikens utveckling, som nu kan överblickas, ur andra synpunkter sägas vara gott och uppmuntrar till ytterligare ansträngningar. SAS har lyckats att inom det område, som ligger inom företagets kontroll, i viss mån begränsa kostnadsstegringarna samtidigt som intäkterna väsentligt ökat. Även om passagerarfrekvensen endast svagt återspeglar den allmänna uppgång, som konstaterats i övriga delar av världen, måste resultatet betecknas som tillfredsställande, särskilt om hänsyn tages till den tid, som erfordras för att upparbeta Norrlandslinjen och lösa de härmed förknippade tekniska och ekonomiska problemen.

*Statskontoret* anser att bolagets yrkande om tilläggsbidrag för inrikestrafikens genomförande bör tillbakavisas. Ämbetsverket ifrågasätter också om ej blivande överenskommelser med SAS om uppehållande av inrikestrafik bör givas bindande verkan.

*Luftfartsstyrelsen* meddelar, att styrelsen upptagit förhandlingar med SAS rörande möjligheterna att med ledning av vad som anförts i granskningsmannens berättelse nedbringa understödsbehovet. Resultatet av dessa överläggningar, vilket innefattats i en skrivelse av den 23 februari 1953 från konsortiet till styrelsen, är följande.

1. Övergången från telegrafi till telefoni är i första hand avsedd att genomföras för Visby- och Malmölinjerna. Kostnadsminskningen för SAS uppskattas för innevarande räkenskapsår till 30 000 kronor och för nästkommande år till 60 000 kronor. Denna besparing har icke något sammanhang med trafiken på Sundsvall/Härnösandslinjen.

2. Intresset från flygkommittéernas sida har föranlett SAS att noga ompröva möjligheterna att fortsätta trafiken på Sundsvall/Härnösandslinjen. Under förutsättning att på Skeppsholmens flygplats uppsattes en hos luftfartsstyrelsen disponibel ILS-anläggning, med hjälp av vilken trafiken kan fortgå under längre tid på hösten än för närvarande är fallet, har konsortiet förklarat sig villigt att taga ansvaret för en inkomstökning av 60 000 kronor.

Luftfartsstyrelsen kan med hänsyn till belastningen på anläggnings-

personalen icke installera ifrågavarande anläggning förrän år 1954, varför bidragsbeloppet först kan påverkas under räkenskapsåret 1953/54.

Medelsbehovet för understöd åt inrikes lufttrafik skulle i enlighet med SAS förutnämnda skrivelse vid bibehållande av nuvarande trafikprogram utgöra (602 000 — 30 000) 572 000 kronor för räkenskapsåret 1952/53 och (552 000 — 60 000 — 60 000) 432 000 kronor för räkenskapsåret 1953/54. Vid nedläggandet av Sundsvall/Härnösandslinjen begränsas bidragsbehovet till (405 000 — 30 000) 375 000 resp. (355 000 — 60 000) 295 000 kronor för de båda verksamhetsåren.

Med hänsyn till dels att Sundsvall/Härnösandstrafiken måste anses ha avgjort lägre prioritet än Visby- och Luleåtrafiken och dels till SAS' höga kostnader för linjen samt statsverkets kostnader för erforderlig uppklassning av Skeppsholmens flygplats anser luftfartsstyrelsen, att programmet för den subventionerade inrikes lufttrafiken bör begränsas till visby- och luleålinjerna. Styrelsen anser visserligen att vissa förbättringar på Sundsvall/Härnösands flygplats förr eller senare bli nödvändiga, men säger sig i nuvarande statsfinansiella läge vilja förorda anstånd därmed.

Styrelsen säger sig vidare vid sitt ståndpunktstagande även ha letts av den uppfattningen, att det är ett förstahandsintresse att så snart som möjligt avveckla subventionssystemet för inrikestrafiken. Styrelsens förslag innebär, att understödet åt den inrikes lufttrafiken för innevarande budgetår kan begränsas till 375 000 kronor, vilket belopp med 75 000 kronor understiger det anvisade anslaget, och för nästa budgetår kan begränsas till 295 000 kronor. Med hänsyn till vad granskningsmannen anfört rörande möjligheterna till ytterligare kostnadsbesparande rationaliseringar anser styrelsen förutsättningar föreligga att, om den av styrelsen förordade linjen fullföljes, helt avveckla subventionssystemet.

Luftfartsstyrelsen föreslår slutligen att anslaget till Understöd åt inrikes lufttrafik för budgetåret 1953/54 anvisas med 295 000 kronor, minskat med de reservationer, som kunna förutses uppkomma å äldre anslag.

*Departementschefen* har anfört följande.

»Understödet åt den inrikes lufttrafiken omfattar i princip endast de tre linjerna Stockholm/Norrköping—Visby, Stockholm—Sundsvall/Härnösand och Stockholm—Luleå. Skälet för att även linjerna Stockholm—Malmö och Malmö—Visby intagits i subventionskalkylerna har varit, att trafikintäkterna för dessa linjer beräknats överstiga de merkostnader, som det utökade linjeprogrammet betingar, och att härigenom alltså skulle uppkomma en minskning av det totala understödsbehovet.

Det har från statsmakternas sida varit ett önskemål att få till stånd en successiv minskning av statssubventionerna till inrikesflyget. På anmodan av kommunikationsdepartementet angav SAS hösten 1951 den bi-

dragsram, som konsortiet bedömde erforderlig för att under treårsperioden 1 oktober 1952—30 september 1955 uppehålla visst redovisat flygprogram för inrikestrafiken. Rambeloppen för de tre åren var resp. 450 000, 400 000 och 350 000 kronor. I 1952 års statsverksproposition tillstyrkte jag, att det av SAS framlagda förslaget lades till grund för understödet åt inrikestrafiken under den angivna tiden. Jag framhöll samtidigt, att subventionssystemet därefter om möjligt borde avvecklas. Vidare underströk jag vikten av att det fortsatta uppehållandet av sådana linjer, som visade en otillfredsställande utveckling, fortlöpande upptogs till prövning. Riksdagen framförde inte några erinringar mot de av mig redovisade synpunkterna.

Sedan SAS under verksamhetsåret 1951/52 funnit det omöjligt att kompensera inträdda kostnadsökningar med höjda taxor eller en förbättrad beläggning på linjerna, bedömer konsortiet det nu nödvändigt att, om gällande trafikprogram skall bibehållas, bidragsramen för innevarande och nästa verksamhetsår ökas med ett belopp, som ursprungligen angivits till 152 000 kronor per år. Under hänvisning till det ogynnsamma resultatet av Sundsvall/Härnösandslinjen ifrågasätter konsortiet emellertid, om inte denna linje bör tills vidare helt nedläggas, varigenom skulle vinnas en årlig besparing av 197 000 kronor. Med hänsyn till möjligheterna att minska besättningskostnaderna genom övergång från telegrafi till telefoni på linjerna till Visby och Malmö har SAS sedermera efter förhandlingar med luftfartsstyrelsen funnit sig kunna nedbringa rambeloppen med 30 000 resp. 60 000 kronor för verksamhetsåren 1952/53 och 1953/54. Därjämte har SAS, under förutsättning att Sundsvall/Härnösands flygplats förses med en hos luftfartsverket disponibel instrumentlandningsutrustning (ILS), förklarat sig kunna taga ansvar för en inkomstökning för linjen av 60 000 kronor. Enligt luftfartsstyrelsen kan emellertid denna anläggning installeras först under år 1954. Bidragsbehovet för inrikestrafiken skulle vid bibehållande av nuvarande trafikprogram således utgöra  $(450\,000 + 152\,000 - 30\,000)$  572 000 kronor för verksamhetsåret 1952/53, vilket innebär en ökning med 122 000 kronor i jämförelse med den av 1952 års riksdag godkända subventionsplanen. För nästföljande verksamhetsår utgör konsortiets bidragsbehov enligt nu föreliggande anbud 432 000 kronor, innebärande en ökning med 32 000 kronor i förhållande till nyssnämnda plan. Vid bortfall av Sundsvall/Härnösandslinjen kan bidragsramen för inrikesflyget begränsas till 375 000 resp. 295 000 kronor för de båda verksamhetsåren.

Konsortiet förbehåller sig rätt att även i framtiden upptaga förhandlingar om ändringar i trafikprogrammets omfattning eller om tilläggsbidrag, för den händelse sådana kostnadsökningar uppkommer, som inte kan kompenseras med höjda taxor, eller om en otillfredsställande utveckling av någon av flyglinjerna ger anledning härtill.

De förhöjda bidrag, som SAS nu begärt för verksamhetsåren 1952/53 och 1953/54 för att i fortsättningen uppehålla gällande trafikprogram, innebär, även med hänsynstagande till de besparingsmöjligheter, som framkommit vid de mellan konsortiet och luftfartsstyrelsen förda förhandlingarna, att kostnadsramen för subventionsprogrammet icke oväsentligt överskrides. Såsom förut nämnts är det främst den ogynnsamma utvecklingen av linjen Stockholm—Sundsvall/Härnösand som är anledningen härtill. Den intäktsökning, som beräknas bli följden av den efter installationen av ILS-anläggningen något förlängda årliga trafiksäsongen, är inte på långt när tillfyllest för att linjen skall kunna inpassas i ett självbärande trafikprogram. De ytterligare åtgärder, som anses erforderliga här för, nämligen anordnandet av en broförbindelse mellan Skeppsholmen och fastlandet samt byggandet av en hangar, är jämförelsevis kostnadskrävande och torde inte för närvarande kunna genomföras med hänsyn till de avsevärt mer angelägna investeringsbehov, som finnes på andra håll. De omständigheter, jag här anfört, synes mig giva vid handen att, om Sundsvall/Härnösandslinjen bibehålles, kommer den tidpunkt, då subventionssystemet kan avvecklas, att avsevärt skjutas fram i tiden. I 1952 års statsverksproposition underströk jag, såsom jag förut nämnt, vikten av att det fortsatta uppehållandet av sådana linjer, som visade ett otillfredsställande resultat och således utgjorde ett hinder för genomförande av subventionsplanen, upptogs till prövning. I likhet med de hörda remissmyndigheterna har jag nu funnit att det är nödvändigt att utesluta nyssnämnda linje ur subventionsplanen.

De svårigheter, som berört linjen Stockholm—Malmö, synes vara av mera tillfällig natur och kan väntas bortfalla då Bulltoftafältet färdigställts.

Jag förordar alltså, att subventionsprogrammet för den inrikes lufttrafiken fr. o. m. innevarande trafikår begränsas i enlighet med det av luftfartsstyrelsen efter förhandlingar med SAS framlagda förslaget, d. v. s. för perioden 1 oktober 1952—30 september 1953 till högst 375 000 kronor och för perioden 1 oktober 1953—30 september 1954 till högst 295 000 kronor. Jag förutsätter dock härvid att även de ytterligare rationaliseringsmöjligheter — icke minst vad gäller utnyttjandet av personalen — som granskningsmannen i sitt utlåtande berört, närmare prövas och att eventuellt en ytterligare minskning av bidragsbeloppet således skall kunna komma i fråga. Den av statskontoret ifrågasatta förändringen av överenskommelsen med SAS i syfte att på konsortiet helt överflytta de ekonomiska riskerna för trafikprogrammet utgör, såvitt jag kan finna, icke en framkomlig väg.

Vid bifall till vad jag här föreslagit skulle med hänsyn till beräknade besparingar medelsanvisningen under bidragsanslaget för nästkommande budgetår kunna begränsas till ett belopp av 200 000 kronor.»

*Utskottet.* Såsom av den i propositionen lämnade redogörelsen framgår, har underskottet för den inrikes lufttrafiken under verksamhetsåret 1951/52 preliminärt uppskattats till 706 000 kronor. Beloppet överstiger med 206 000 kronor det för verksamhetsåret beviljade statsbidraget. Denna avvikelse från de ursprungliga beräkningarna förklaras främst därav, att på grund av löne- och prisstegringar vissa kostnadsökningar inträtt, vilka ej kunnat kompenseras genom tillräckliga taxehöjningar eller förbättrad beläggning på linjerna. En särskilt otillfredsställande utveckling har trafiken på linjen Stockholm—Sundsvall/Härnösand uppvisat.

Då någon mera påtaglig förbättring av det ekonomiska resultatet icke kan förutses för verksamhetsåret 1952/53, har SAS ansett sig böra ifrågasätta, huruvida icke sistnämnda linje tills vidare borde helt nedläggas, varigenom en årlig besparing på 197 000 kronor skulle göras. Från konsortiets sida har samtidigt lämnats den upplysningen, att underskottet för inrikestrafiken under verksamhetsåren 1952/53 och 1953/54 kan vid ett i stort sett oförändrat trafikprogram väntas uppgå till 602 000 respektive 552 000 kronor, vilket innebär ett i förhållande till den vid fjolårets riksdag godkända subventionsplanen stegrat bidragsbehov med 152 000 kronor per år. Efter förhandlingar med luftfartsstyrelsen har SAS sedermera förklarat möjligheter föreligga att, därest vissa i propositionen närmare angivna åtgärder vidtagas, nedbringa detta bidragsbehov till 572 000 kronor för verksamhetsåret 1952/53 och till 432 000 kronor för verksamhetsåret 1953/54. Under enahanda förutsättningar skulle vid bortfall av linjen Stockholm—Sundsvall/Härnösand subventionsbeloppen för nämnda år kunna begränsas till 375 000 respektive 295 000 kronor.

Luftfartsstyrelsen har för sin del bl. a. framhållit, att det medelsbehov som sålunda visat sig erforderligt för att fullfölja nuvarande inrikesflygprogram föga överstiger de i nyssberörda subventionsplan beräknade beloppen. Härvid har styrelsen bortsett från innevarande verksamhetsår, under vilket verkningarna av de ovan antydda resultatförbättrande åtgärderna ej hinna göra sig till fullo gällande. Om hänsyn enbart tages till å anslaget till understöd åt inrikes lufttrafik redovisade utgifter, synes enligt styrelsens mening kostnadsökningen under följande budgetår icke vara av sådan storlek, att anledning föreligger att frångå nu gällande trafikprogram. Luftfartsstyrelsen har emellertid samtidigt påpekat, att vid bedömningen av detta alternativ jämväl måste beaktas, att ett fortsatt uppehållande av linjen Stockholm—Sundsvall/Härnösand ställer mycket betydande krav på statsverket utöver själva understödet. Sålunda erfordras bl. a. anordnande av en broförbindelse mellan Skeppsholmens flygplats och fastlandet samt byggande av en hangar. Med hänsyn till nu anförda omständigheter har luftfartsstyrelsen ansett sig böra föreslå, att programmet för den subventionerade inrikes lufttrafiken begränsas till visby- och



luleålinjerna. Vid sitt ståndpunktstagande har styrelsen även letts av den uppfattningen, att det är ett förstahandsintresse att så snart som möjligt avveckla subventionssystemet.

Till denna uppfattning har departementschefen anslutit sig. Även utskottet vill för sin del understryka vad luftfartsstyrelsen härutinnan anfört. Utskottet finner sålunda de skäl som åberopats för ett nedläggande av linjen Stockholm—Sundsvall/Härnösand bärande. Utskottet tillstyrker därför, att subventionsprogrammet för den inrikes lufttrafiken fr. o. m. innevarande verksamhetsår begränsas i enlighet med det av luftfartsstyrelsen efter förhandlingar med SAS framlagda förslaget, d. v. s. för perioden den 1 oktober 1952—den 30 september 1953 till högst 375 000 kronor och för perioden den 1 oktober 1953—den 30 september 1954 till högst 295 000 kronor. Med hänsyn till beräknade reservationer innebär detta, att medelsanvisningen under förevarande anslag för nästa budgetår kan begränsas till ett belopp av 200 000 kronor. I anslutning till vad statens granskningsman för den inrikes lufttrafiken anfört finner sig utskottet i likhet med departementschefen böra understryka angelägenheten av att föreliggande rationaliseringsmöjligheter, icke minst i vad avser personalens utnyttjande, omsorgsfullt tillvaratagas.

Under åberopande härav hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Understöd åt inrikes lufttrafik* för budgetåret 1953/54 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 200 000 kronor.

Stockholm den 8 maj 1953.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

---

*Närvarande:* se under utlåtandet nr 116.