

354. 3.

MEMORIE VAN TOELICHTING. ¹⁾

Sedert 1920 werd aan de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën van Rijkswegen steun gegeven voor het onderhouden van luchtdiensten tusschen Nederland en het buitenland, waartoe de gelden werden toegestaan bij de begrotingswet van 1921 (voor 1920 en 1921 samen), verhoogd bij de wet van 19 Mei 1922 (*Staatsblad* n°. 343), de begrotingswet van 1922, verhoogd bij de wet van 19 Mei 1922 (*Staatsblad* n°. 344), en laatstelijk bij de wet van 13 Juli 1923 (*Staatsblad* n°. 351) tot toekenning van een renteloos voorschot aan genoemde onderneming. De ingevolge deze laatste wet toegekende steun is met het einde van 1926 opgehouden. In den loop van dat jaar zijn met de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij onderhandelingen gevoerd over nieuwen steun; toen deze niet tijdig haar beslag hadden gekregen, is eene voorloopige voorziening ten aanzien van dien steun getroffen, doordat op de begroting van 1927 voor de eerste helft van dat jaar een bedrag van f 300 000 ten behoeve van de maatschappij is uitgetrokken. Deze tijdelijke regeling zal door eene definitieve moeten worden vervangen.

De redenen, welke te voren het Rijk tot hulpverstrekking hebben geleid, gelden thans nog onverzwakt. Steeds meer teekent de bijzondere plaats, welke het burgerlijk luchtverkeer als onderdeel van het algemeene verkeer gaat innemen, zich af; steeds duidelijker maakt de beteekenis van dat luchtverkeer, inzonderheid voor ons land met zijn uitgebreiden handel, met zijn uitgestrekte, op grooten afstand van het moederland gelegen overzeesche gewesten, zich kenbaar.

Is het zoo hier te lande, het is ook zoo in het buitenland. Engeland, het is bekend, bereidt de verbinding met Britsch-Indië, Australië en Zuid-Afrika voor. Frankrijk bracht reeds in September 1919 eene luchtverbinding met Noord-Afrika tot stand, welke steeds in beteekenis en omvang toeneemt. In Duitschland, dat zich thans weer vrijer kan bewegen, werden blijkens het officieele Deutsche „Reichsluftkursbuch“ n°. 5 van 1926 in den zomer van 1926 door Deutsche ondernemingen luchtverbindingen onderhouden op 53 lijnen, terwijl nog een zevental andere ondernemingen diensten op of over dit land onderhielden. België onderhoudt luchtverkeer in den Congo.

In deze en andere landen heeft de ontwikkeling van de luchtvaart een vlucht genomen, als van te voren vrijwel door niemand was voorzien; de uitbreiding van het aantal luchtverbindingen is dan ook aanmerkelijk grooter dan men voor eenige jaren had durven hopen.

De op de bijlagen dezer aangegeven kaarten, waarvan sommige zijn ontleend aan „The approach towards a system of Imperial Air Communications“, een memorandum van den Britschen Luchtvaart-minister, geven van een en ander een duidelijk beeld.

Op één punt zijn intusschen de verwachtingen te hoog gespannen geweest; de rentabiliteit der ondernemingen is belangrijk beneden de raming gebleven en zoo ziet ook de Nederlandsche maatschappij zich voor langeren tijd op steun uit 's Rijks kas aangewezen, dan zij aanvankelijk gedacht en gehoopt had.

¹⁾ De bij deze Memorie van Toelichting overgelegde kaarten zijn nedergelegd ter griffie, ter inzage van de leden.

Men make intusschen uit dezen loop van zaken geen verkeerde gevolgtrekking. De onderstellingen, uitgesproken in de Memories van Toelichting inzake het wetsontwerp tot wijziging van het IXde Hoofdstuk der Staatsbegroting voor het dienstjaar 1922 (Zitting 1921—1922 — 511) en de wet van 13 Juli 1923, *Staatsblad* n°. 351 (Zitting 1922—1923 — 462), nl. dat de exploitatie van het luchtverkeer van jaar tot jaar meer economisch zoude worden, zijn bewaarheid; slechts is het tempo, waarin zulks is geschied, minder snel geweest dan aanvankelijk werd aangenomen.

Wees blijkens de Memorie van Antwoord op het Voorloopig Verslag betreffende de wetsontwerpen tot wijziging van het IXde Hoofdstuk der Staatsbegroting voor 1921 en 1922 (Gedrukte Stukken, Zitting 1921—1922, 511, n°. 7) eene vergelijking tusschen de vlieggkosten per ton-K.M. — dat zijn de kosten, die per ton laadvermogen per gevlogen K.M. drukken enkel op het eigenlijke vliegbedrijf, dus op een onderdeel van het geheele bedrijf — reeds uit, dat die kosten dalende waren, eene vergelijking van de kosten per eenheid, ook over de sedert verlopen jaren, voert tot dezelfde uitkomst. De kosten per ton-K.M. gerekend over het *geheele* bedrijf, dus naar de totale exploitatie-kosten der maatschappij, bedroegen achtereenvolgens in de jaren:

1922	f 4,74;
1923	f 3,—;
1924	f 2,23;
1925	f 1,80;
1926	f 1,35 (raming).

Deze totale kosten worden nog niet gedekt door de inkomsten; er zal dus naar gestreefd moeten worden de kosten per ton-K.M. nog te doen dalen. Daarnaast zal getracht moeten worden de *inkomsten* per ton-K.M., die afhangen enerzijds van het gebruikte laadvermogen en anderzijds van de vrachtprijzen, te doen stijgen; verwacht mag worden, dat dit laatste met het oog op eene verbetering van de economische omstandigheden mogelijk zal zijn.

Uit ramingen en berekeningen, die de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij bij hare subsidie-aanvraag heeft overgelegd, blijkt, dat die maatschappij, op grond van hare ervaring en de vooruitzichten in zake de economie van het bedrijf, aanneemt, dat de totale kosten per ton-K.M. in dit en de volgende zes jaren regelmatig zullen dalen; zij raamt die kosten in die jaren achtereenvolgens op:

f 1,15	bij een aantal van 1 398 000	ten-K.M.;
f 1,069	„ „ „ „	1 757 000 „ „
f 0,915	„ „ „ „	2 161 000 „ „
f 0,862	„ „ „ „	2 580 000 „ „
f 0,84	„ „ „ „	2 790 000 „ „
f 0,786	„ „ „ „	3 150 000 „ „
f 0,719	„ „ „ „	3 720 000 „ „
f 0,677	„ „ „ „	4 320 000 „ „

getallen, in algemeenen zin overeenkomende met die, welke ook in Engeland als juist zijn aangenomen.

Zouden de verwachtingen van de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij uitkomen, dan zou die onderneming, als zij gedurende het genoemde tijdvak van zeven jaren nog van het Rijk steun zal genieten, tot rentabiliteit zijn gekomen. Zekerheid is in deze uiteraard niet te geven. De ondergeteekenden aarzelen intusschen niet het aanvaarden van de geldelijke verplichtingen, welke uit deze overeenkomst voor het Rijk voortvloeien, in het belang van het land aan te bevelen.

Het subsidie is voor de eerstkomende jaren hooger gesteld dan voor de latere, omdat voor de eerste jaren grootere verliezen worden verwacht, mede in verband met de noodzakelijkheid om reeds dadelijk het bedrijf tot verdere ontplooiing te brengen.

Het Rijk verbindt zich daarbij nog 500 nieuwe aandelen van f 1000 te nemen, waartegenover de maatschappij zich verplicht haar aandelenkapitaal binnen een bepaalden termijn met f 500 000 uit te breiden. Wordt aan deze verplichting niet voldaan, dan komt de overeenkomst te vervallen.

De invloed, welke bij de overeenkomst ten behoeve van het Rijk is verzekerd, is belangrijk grooter dan die, welke volgens het bestaande contract aan het Rijk is toegekend; volgens artikel 10, lid 1, zullen thans twee leden van den Raad van Bestuur van de maatschappij worden benoemd uit eene bindende, door den Minister van Waterstaat opgemaakte voordracht, terwijl de benoeming van de drie overige leden zal geschieden uit eene, naar genoegen van den Minister van Waterstaat opgemaakte voordracht. Daartegenover vloeit uit de nieuwe overeenkomst voor de maatschappij dit belangrijke voordeel voort, dat het renteloos voorschot, haar ingevolge de overeenkomst van 27 Augustus 1923 toegekend, is omgezet in een subsidie, dat derhalve niet behoeft te worden terugbetaald. Het schijnt der Regeering niet wel mogelijk anders te handelen. Immers handhaving van den tegenwoordigen schuldenlast zou het der maat-

schappij thans en ook later uiterst moeilijk maken het noodige particuliere kapitaal tot zich te trekken.

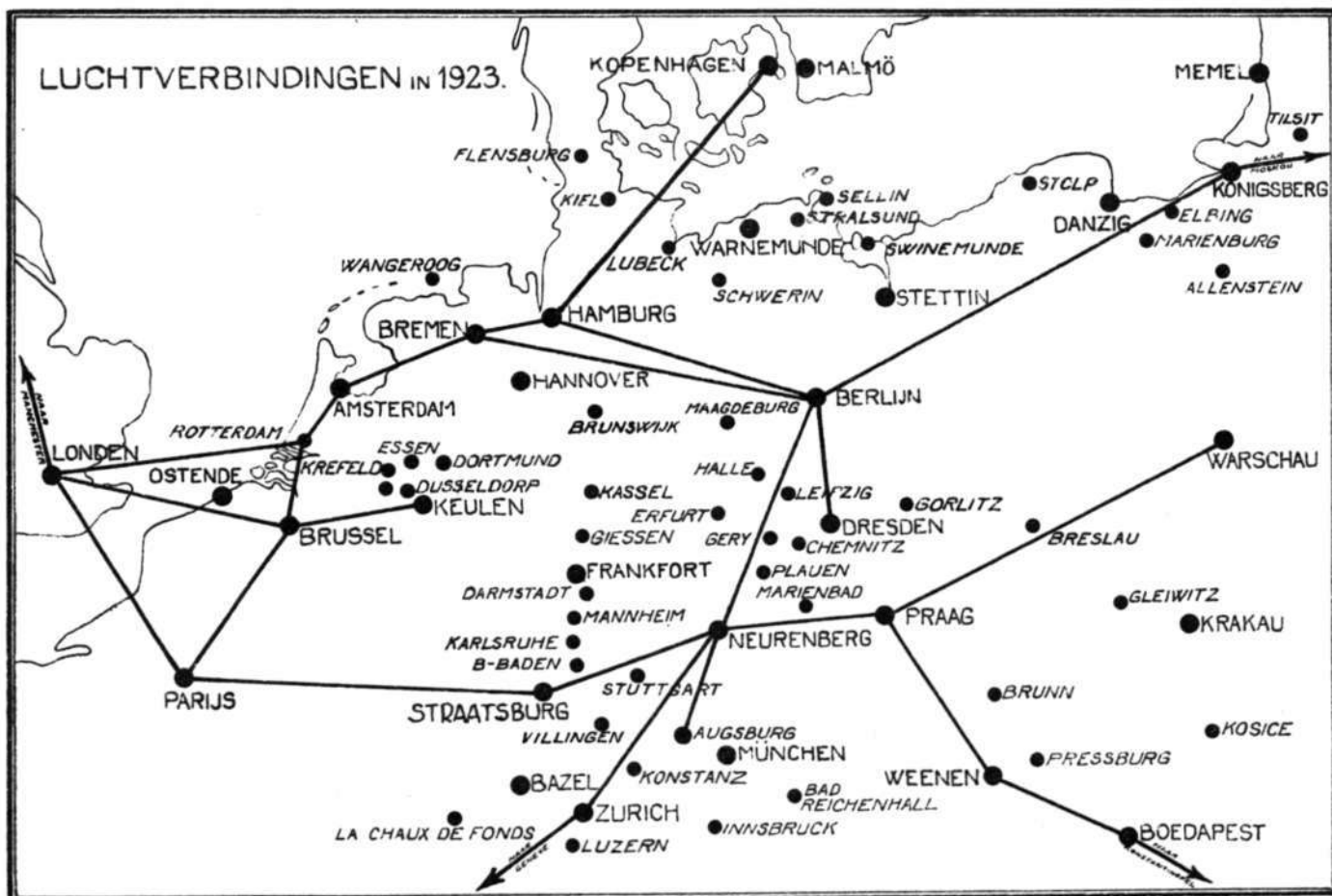
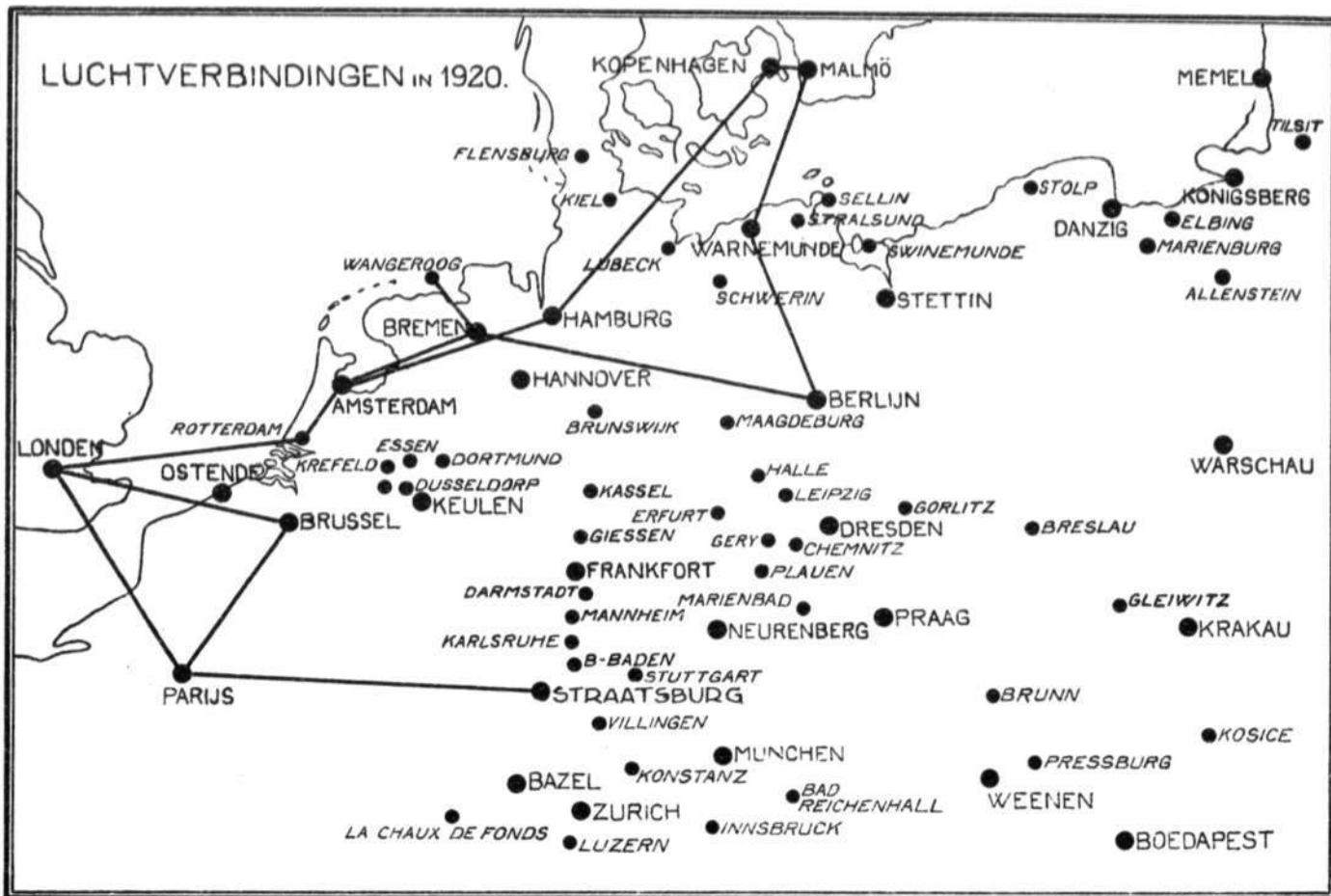
De keuze van luchtlijnen zal in overleg met den Minister van Waterstaat moeten geschieden. Deze zal daarbij zijn invloed kunnen doen gelden, ook met betrekking tot de groote intercontinentale verbindingen, waarvoor de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij bepaaldelijk ten aanzien van de verbindingen met Nederlandsch-Indië reeds thans voorbereidingen treft. Aan het voornemen tot het tot stand brengen van de laatstbedoelde verbinding zal de maatschappij wellicht reeds binnen betrekkelijk korten tijd een begin van uitvoering geven.

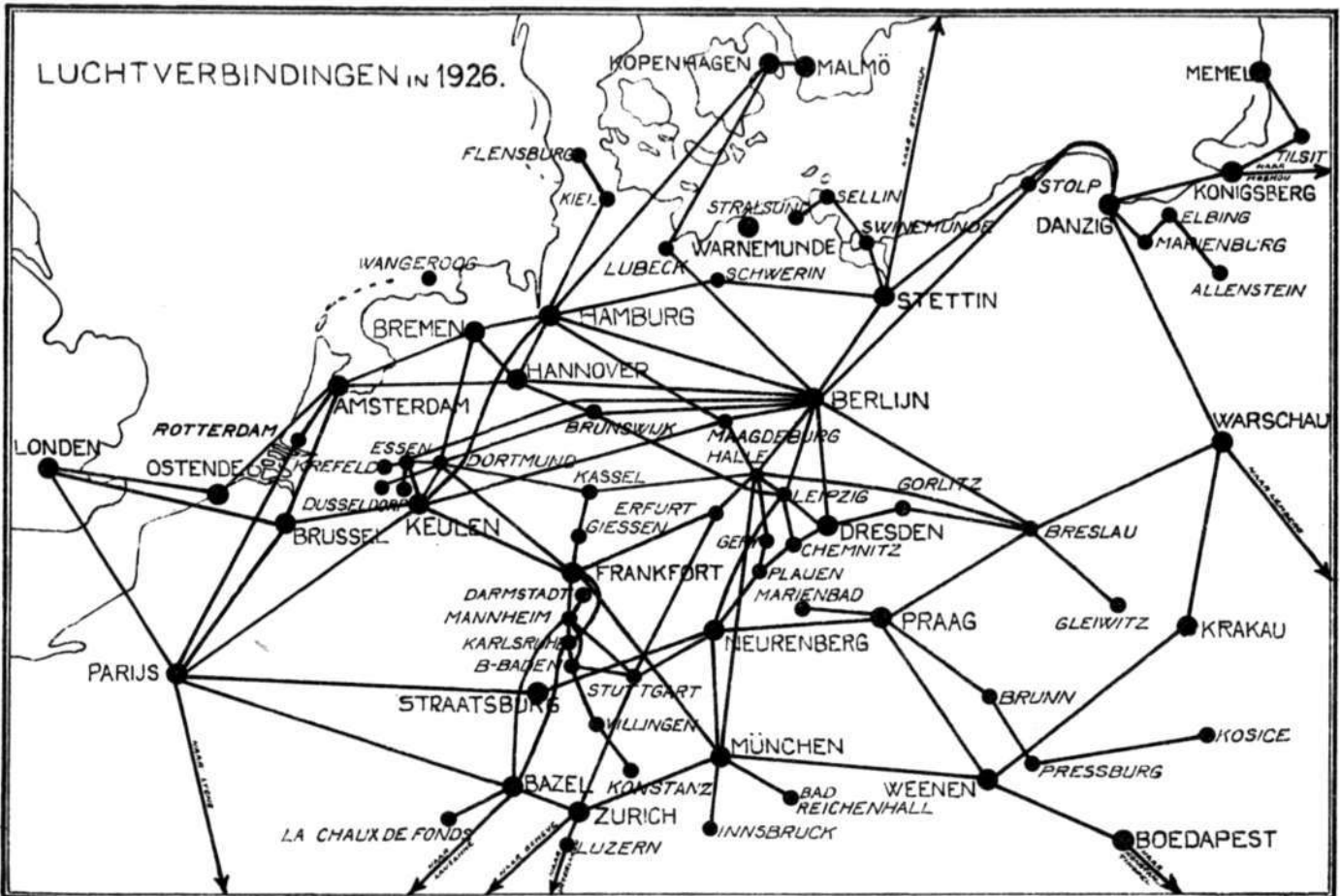
De Minister van Waterstaat,

H. v. D. VEGTE.

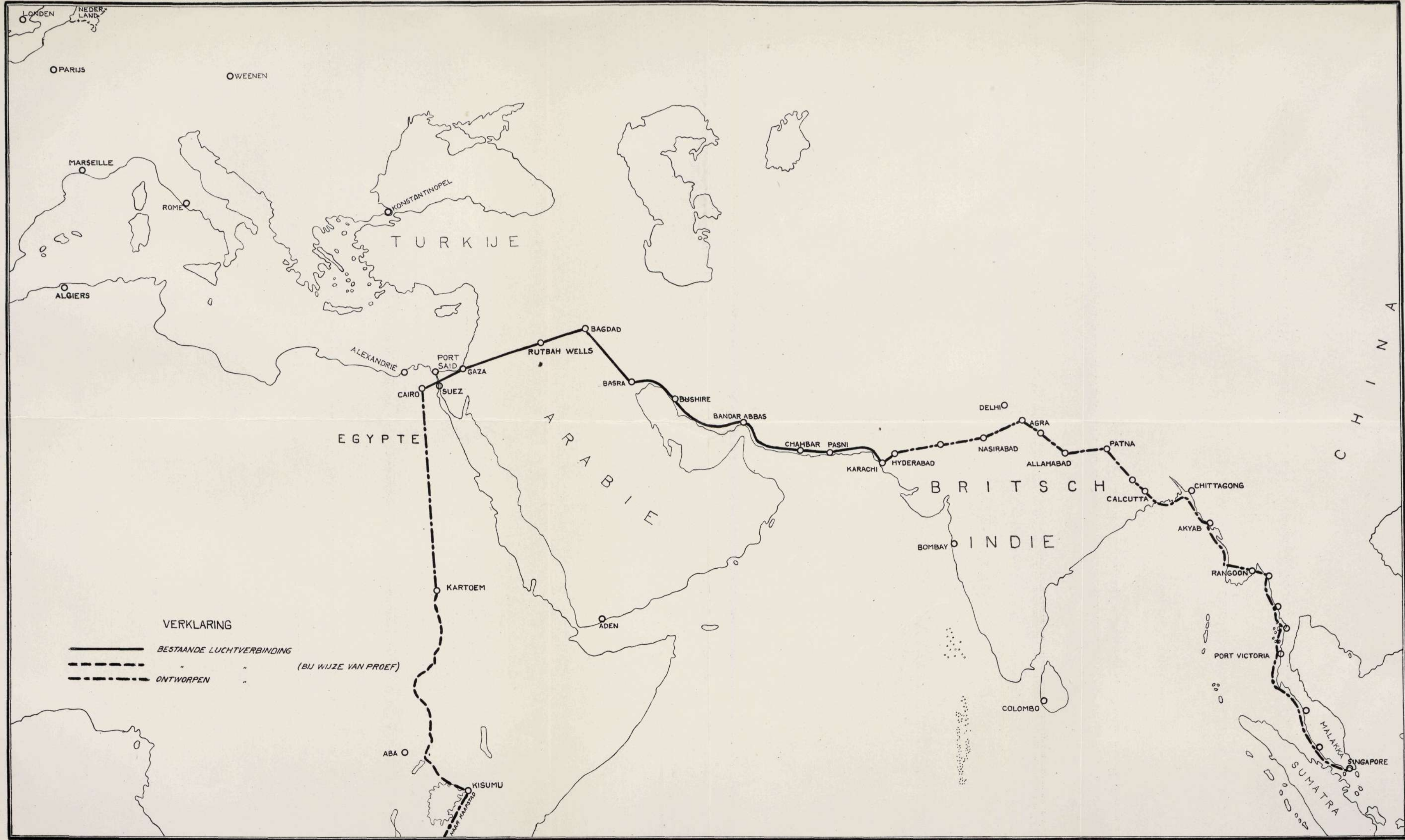
De Minister van Financiën,

DE GEER.





LUCHTVERBINDING CAIRO_KARACHI WELKE EEN GEDEELTE VORMT VAN DE ONTWERPEN LUCHTLIJN LONDEN_SINGAPORE EN PROEFLUCHTVERBINDING KARTOEM_KISUMU, WELKE EEN GEDEELTE VORMT VAN DE ONTWERPEN LUCHTLIJN LONDEN_KAAPSTAD.



VERKLARING

- BESTAANDE LUCHTVERBINDING
- - - - - " " (BIJ WIJZE VAN PROEF)
- " " ONTWERPEN