

## Nr 120.

Av herr Nilsson, Johan, i Malmö, om subvention för lufttrafik å linjen Göteborg—Malmö eller Köpenhamn.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 1 till årets riksdag har föreslagits, att statsmakterna fortfarande skola subventionera lufttrafik å vissa linjer. Emellertid göres som villkor för trafikerande av linjen Oslo—Göteborg—Köpenhamn—Malmö, att norskt företag utför halva trafiken. Då, enligt vad som numera blivit upplyst, dylikt norskt deltagande för närvarande lika litet som under föregående år kan påräknas, skulle Göteborg riskera att fortfarande lämnas utan anslutning till europeiska lufttrafiknätet.

Departementschefen framhåller såväl i Kungl. Maj:ts prop. nr 93 1925 som i årets prop. nr 1, att Göteborg icke bör ställas utanför trafiken. Sålunda yttras till statsrådsprotokollet i prop. nr 93: »Såsom de sakkunnige framhållit, är det emellertid av vikt, att åtgärder vidtagas för säkerställande av att vårt lands största handelsstad ej kommer att ställas utanför en framtida lufttrafik mellan vårt västra och vårt södra grannland. Härtill kommer, att staden gjort stora uppoffringar för att skaffa sig en fullt modernt inrättad luftfartsstation och att det, på sätt de sakkunnige jämväl framhållit, torde bliva värdefullt att erhålla erfarenhet rörande en luftlinje, som går över svenskt område».

Man måste emellertid anse det vara oriktigt, att Göteborgs lufttrafikfrågas lösning således helt göres beroende av utvecklingen i Norge. Men jag kan icke heller — i likhet med statsrådet och chefen för kungl. kommunikationsdepartementet — finna upprättandet av en ny flyglinje Göteborg—Esbjerg—Norderney—London behövt och lämpligt. En dylik linje, trafikerad enligt den uppgjorda planen, skulle icke erbjuda staden Göteborg några egentliga fördelar i kommunikationshänseende. Enligt framlagt förslag till tidtabell skulle linjen trafikeras 3 gånger i veckan med avgång från Göteborg kl. 9 f. m. och ankomst till Harwich kl. 6,30 e. m. samt London i lyckligaste fall omkring kl. 10 e. m. Således skulle London endast kunna nås via Harwich 3 gånger i veckan sent på aftonen, varemot genom begagnande av redan nu befintliga kontinentalluftlinjer från Malmö en resande från Göteborg kan framkomma till London alla dagar utom söndagar och detta resdagens afton mellan 6 och 7 e. m. Därtill kommer, att den föreslagna linjen till Harwich via Esbjerg och Norderney icke ger någon som helst anslutning för Göteborgs resande till Paris, Bruxelles, Amsterdam och Berlin, vilket allt tillförsäkras genom anslutningar till de redan nu befintliga kontinentalrouterna från Malmö och Köpenhamn.

På lufttrafikens nuvarande ståndpunkt, då subventionen dessutom har av-

görande betydelse för företagarens verksamhet, kan det icke vara riktigt att med statsmedel understödja tvenne svenska konkurrerande företag å nära nog samma linje. Det synes icke minst ur ekonomisk synpunkt betydligt fördelaktigare att lösa Göteborgs lufttrafikfråga genom en förlängning upp till Göteborg av de redan nu förefintliga från Malmö respektive Köpenhamn utgående kontinentallinjerna till London, Paris och Berlin. Flygtiden mellan Göteborg och Malmö, med nuvarande hastighet å de svenska trafikmaskinerna, är endast cirka  $1\frac{1}{2}$  timme, och bör det därför icke erbjuda några större svårigheter att lägga tidtabellen så, att avgångs- och ankomsttider från och till Göteborg bliva fördelaktiga för Göteborgs vidkommande på samma gång som anslutning vinnas till ovannämnda kontinentalrouter. Tidtabellen kan antingen läggas i enlighet med lufttrafiksakkunniges utlåtande förra året eller också så, att anslutning vinnas till luftlinjen Malmö—Köpenhamn—Amsterdam med dess fortsättningar till London resp. Paris samt Berlin. Givetvis kunna även andra möjligheter tänkas. Huruvida, vid nu ifrågavarande trafik, Malmö eller Köpenhamn eller bådadera böra ifrågakomma torde ankomma på Kungl. Maj:t att avgöra med hänsyn bland annat till det nordeuropeiska lufttrafikprogram, som kommer att träda i kraft vid öppnandet av årets trafik.

I fråga om den flygmateriel, som bör användas å nu ifrågavarande trafik, bör detta vara beroende på bland annat trafikfrekvensen. Kungl. Maj:t bör naturligen få fria händer att bestämma maskintypen. Dock böra givetvis även härvid de riktlinjer följas, som antogos av förra årets riksdag, nämligen att flygmaterielen bör vara av svensk tillverkning, och sålunda svenskbyggda flygplan ha företräde. Vid bestämmande av luftfartslånefondens storlek torde således hänsyn böra tagas till behovet av lämpligt flygmateriel för denna linje. Vad beträffar den för linjen Göteborg—Malmö resp. Köpenhamn erforderliga kilometersubventionen finnes i budgeten beräknat 60,750:— kr. för Oslo—Göteborg—Malmölinjen, vilket belopp jag föreslår bör tagas i anspråk för trafiken Göteborg—Malmö. Denna summa beräknas vara tillräcklig för nära nog 3 månaders trafik eller den tidsperiod, som i Kungl. Maj:ts proposition och på sin tid av de s. k. lufttrafiksakkunnige föreslagits beträffande trafiken å linjen Oslo—Göteborg—Malmö.

Givetvis skulle det vara synnerligen önskvärt, att trafiken ifråga kunde uppehållas under längre tid än här ovan anförda, men anser jag — med hänsyn till att ytterligare subventionering av ifrågavarande trafik skulle menligt inverka på fullföljandet av det övriga lufttrafikprogrammet — att denna fråga bör göras beroende på bidrag från exempelvis Göteborgs stad eller från enskilt håll.

Under åberopande av vad ovan anförts får jag hemställa,

att riksdagen täcktes bifalla Kungl. Maj:ts proposition nr 1 i vad den avser åtgärder för befrämjande av lufttrafik med den ändringen, att det subventionsbelopp, som, under förut-

sättning av norskt deltagande till hälften å trafiken, skulle utgå för lufttrafik å linjen Oslo—Göteborg—Malmö, måtte utan angiven förutsättning utgå för lufttrafik å linjen Göteborg—Malmö eller Köpenhamn.

Stockholm den 21 januari 1926.

*Joh. Nilsson,*  
Malmö.

---