

Nr 85.

Av herr **Julin**, *angående anslag för anordnande av en flygstation i Malmö.*

Den av Kungl. Maj:t den 2 maj 1919 tillsatta lufttrafikkommittén föreslog på sin tid åtskilliga åtgärder för befrämjande av svensk lufttrafik, bland annat genom inrättande av flygstationer i Stockholm, Göteborg och Malmö.

I sitt betänkande anförde kommittén bland annat (sid. 129), "att flygstationer utgöra en oundgänglig allmän förutsättning för upptagande av reguljär lufttrafik i landet under ordnade förhållanden" och vidare (sid. 130):

"Vid övervägande av, i vilken mån statens ekonomiska medverkan lämpligen kan vara att påräkna för uppförande av de ifrågavarande stationerna vid Stockholm, Göteborg och Malmö, har kommittén ansett sig böra utgå från, att statens och vederbörande kommuners intressen i frågan sammanfalla, samt att stationerna lämpligen böra vara det allmännas egendom. Vidare har kommittén ansett sig böra särskilt beakta, att, enligt de kommunala planerna i samtliga förevarande fall, den erforderliga marken skulle av kommunerna, eventuellt efter viss planering, upplåtas, under det att, enligt kommitténs föregående framställning, staten måste anses ha särskilt intresse av stationsväsendets ordnande och den fortgående regleringen av detsamma.

Under sådana förhållanden har kommittén kommit till den uppfattningen, att en på grund av omständigheterna i dessa fall naturlig fördelning av kostnaderna mellan kommunerna och staten skulle kunna ernås på i princip följande sätt:

Kommunen anskaffar och anordnar flygområdet med avseende på flygfältets planering samt framdragande till stationsplatsen av erforderliga vägar jämte ledningar för vatten, avlopp och elektrisk kraft ävensom lysgas. Det sålunda utrustade området överlämnas av kommunen till staten utan ersättning, antingen med full äganderätt eller, där det påyrkas, med förbindelse

från statens sida att återställa området, då det ej längre användes för ändamålet.”

Förutom åtskilliga anslag till andra ändamål hemställde kommittén om ett belopp av omkring 2,700,000 kronor till flygstationer i ovannämnda städer. Det torde dock, med hänsyn till dagens statsfinansiella svårigheter, icke vara möjligt att för närvarande nedlägga några större summor på den svenska civila lufttrafikens befrämjande, men är det, å andra sidan, icke heller tillrådligt att helt uppgiva den plats i den internationella lufttrafiken, som med rätta tillkommer Sverige. Göteborg erhåller en flygstation under loppet av instundande sommar. Utan att på något sätt förringa värdet av en flygstation i Stockholm, som ju är betydelsefull bland annat för en blivande lufttrafik österut — ett behov, som ju dock för närvarande icke är så aktuellt — torde det mest trängande behovet ur lufttrafiksynpunkt vara en flygstation i Malmö. Denna stad blir bland annat på grund av sitt geografiska läge och i egenskap av södra Sveriges största stad, ävensom på grund av sina fördelaktiga tågförbindelser med det övriga Sverige, den naturliga anknytningspunkten för den svenska lufttrafiken till och från kontinenten. Detta förhållande har också vid upprepade tillfällen påpekats, bland annat av generalpoststyrelsen. På den europeiska kontinenten existerar nämligen för närvarande ett vitt utgrenat lufttrafiknät, och de större städerna äro där förbundna med lufttrafikrouter. Anslutning till dessa vinnes på det fördelaktigaste och mest tidsbesparande sättet över Malmö.

I utlandet, icke blott i de stora länderna, utan även i de mindre, exempelvis Danmark, Holland och Belgien, har det allmänna insett det kloka och förtänksamma i att effektivt ekonomiskt understödja den civila lufttrafiken, bland annat genom inrättande av flygstationer. I Köpenhamn finnes för närvarande en station för civil lufttrafik, och det är en tidsfråga, då en andra station där kommer att iordningsställas. I Kristiania är frågan om en flygstation på dagordningen, om en sådan station icke rent av redan bestämts. Det torde innebära en allvarlig fara, bland annat ur kommersiell synpunkt, att vi helt ställa oss utanför de strävanden, som för närvarande äro till förmån för Sveriges blivande ställning som ett transitoland i lufttrafiken på spel. Vår mest trängande uppgift härvidlag är att träffa anstalter för luftfartsstationer inom vårt land och att först och främst tillse, att en sådan kommer till stånd i Malmö. Begränsas vår uppgift för dagen till denna station, böra finansiella hinder ej möta för dess realiserande, och att en lycklig lösning av denna uppgift skulle innebära ett betydelsefullt första steg mot ordnad lufttrafik till och inom Sverige torde ej här behöva närmare utvecklas.

Lufttrafikkommittén beräknade på sin tid kostnaderna för en flygsta-

tion i Malmö till 420,000 kronor. Enligt vad jag emellertid erfarit, torde man numera, efter inträffat prisfall, och om man vill nöja sig med en flygstation av enklaste typ samt under förutsättning att Malmö stad på sätt ovan antytts upplåter mark, kunna beräkna kostnaderna för en kombinerad land- och sjöflygstation därstädes till approximativt följande belopp:

hangarer	70,000 kronor
reparationsverkstad	15,000 „
bensinanläggningar	10,000 „
luftfyr	25,000 „
slipanordning	30,000 „
diverse byggnader	25,000 „
	Summa 175,000 kronor

Att ett flertal av de arbeten, som här erfordras, äro av natur att kunna ordnas som nödhjälpsarbeten, därest så skulle befinnas lämpligt, kan här påpekas.

I anslutning till vad ovan anförts, får jag anhålla,

att riksdagen måtte för ovan angivna ändamål ställa nödiga medel, förslagsvis ett belopp av 175,000 kronor, till Kungl. Maj:ts förfogande.

Stockholm den 20 januari 1923.

Teodor Julin.