

Nr 362.

Av herr **Hagberg** i Malmö m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 80, angående understöd åt privatflyget.

I proposition nr 80 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att till understöd åt privatflyget för budgetåret 1939/40 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

Förslaget, som grundar sig på ett av 1937 års civilflygutredning avgivet betänkande, innebär att staten stöder utbildning till A:2-certifikat av årligen högst 100 flygare i en ålder av 19 till 24 år genom att lämna bidrag med 700 kronor för varje certifikat. Sammanlagda statsbidraget härför uppgår sålunda till 70,000 kronor.

Vidare skola 60 flygare, vilka förvärvat A:2-certifikat, kunna erhålla bidrag med 500 kronor för 15 timmars fortsatt flygträning. Statsbidragets sammanlagda belopp uppgår i enlighet härmed till 30,000 kronor.

Slutligen lämnar staten bidrag till inköp av 6 skolflygplan för flygskolornas räkning med 60 procent av inköpspriset, därvid detta beräknats till 24,000 kronor. Kostnaderna härför uppgå till avrundat, 87,000 kronor.

De olika stödåtgärderna skulle i enlighet härmed komma att för nästa budgetår uppgå till sammanlagt (70,000 + 30,000 + 87,000) 187,000 kronor. Med hänsyn till fördelen av att — framför allt innan någon tids erfarenhet vunnits inom det nya verksamhetsområdet — ett mindre belopp står till Kungl. Maj:ts förfogande för att kunna användas för sådana tillfälliga eller oförutsedda behov inom privatflyget, vilkas tillgodoseende helt eller delvis med statsmedel kan anses motiverat, föreslås att ett belopp av 13,000 kronor beräknas för ändamålet. Sammanlagda anslagsbeloppet för nästa budgetår skulle i enlighet härmed uppgå till 200,000 kronor.

Under förarbetena till och i samband med genomförandet av 1936 års försvarsordning betonades såväl från 1930 års försvarskommissionens som från Kungl. Maj:ts och riksdagens sida angelägenheten av en närmare undersökning av frågan om statliga åtgärder för det svenska privatflygets utveckling. Angående vad som i detta avseende förekommit tillåta vi oss hänvisa till ovannämnda Kungl. Maj:ts proposition.

I övrigt vilja vi framhålla följande.

1937 års civilflygutredning (statens off. utredn. 1938: 39) tillstyrker, att från statens sida åtgärder vidtagas för privatflygets utveckling inom landet. I första hand bör detta stöd enligt utredningen inriktas på åtgärder för underlättande av privatflygarnas rationella utbildning, som kan anses vara av samhällelig betydelse, exempelvis för hjälpflyget, ävensom för den alltjämt växande civila trafiken av nytthetskaraktär i övrigt.

Ett underlättande av utbildningen till privatflygare kan även med säkerhet antagas stimulera till ökad privatflygverksamhet, vilken i sin tur bör kunna stödja den inhemska flygindustrin, vars betydelse för landet ur olika synpunkter är uppenbar, framhåller civilflygutredningen.

Ett starkt utvecklat privatflyg har emellertid en väsentlig betydelse även ur försvarsberedskapssynpunkt. Med hänsyn till de stora personalförluster, som för flygvapnets del kunna beräknas inträffa efter ett krigsutbrott, är det enligt utredningen nämligen av största vikt för flygvapnet att äga tillgång till ett tillräckligt antal väl utbildade privatflygare, vilka på kortast möjliga tid kunna utbildas till militärflygare för ersättande av avgången av flygare vid krigsflygförbanden.

Ett utvecklat privatflyg innebär vidare ett stärkande indirekt av landets försvarsberedskap på så sätt, att antalet flygplan ökas.

Utredningen har för sin del sökt finna en lösning, som i möjligaste mån skulle tillgodose såväl de civila som de militära synpunkterna. Härvid vore emellertid att märka, att, därest man skulle helt tillgodose sistnämnda synpunkter, detta skulle nödvändiggöra åtgärder i fråga om antalet utbildade flygare och utbildningens omfattning, särskilt i fråga om flygtid, som knappast kunde anses ur allmän civil synpunkt motiverade. Skulle föreliggande fråga överhuvud lösas i den ordning, som enligt utredningens direktiv förutsattes, d. v. s. på civil väg, måste därför en skälig jämkning mellan civila och militära synpunkter ske. *Utredningen har i detta sammanhang uttryckligen betonat, att utredningen vid bedömande av föreliggande fråga utgått från relativt normala förhållanden och en utveckling, sedd på längre sikt, samt att utredningen icke ansett sig böra ingå på spörsmålet, vilka åtgärder, som ur försvarsberedskapssynpunkt kunde omedelbart erfordras i anledning av utomordentliga situationer.*

Utredningen har med nu angivna ståndpunkt funnit följande åtgärder vara ur båda intressesynpunkterna motiverade, nämligen stödjande av

1) en rationell utbildning av ett lämpligt antal personer årligen till kompetens för internationellt privatflygarcertifikat (A: 2);

2) en fortsatt central utbildning årligen av ett begränsat antal privatflygare, vilken utbildning skulle avse bland annat instrumentflygning med flera kvalificerade kunskaper, som civila flygare för närvarande i regel icke äro i tillfälle att inhämta, och som skulle göra dem kompetenta för mera krävande civil flygning samt öka deras användbarhet för militär flygtjänst;

3) flygplansanskaffning för skoländamål; samt

4) träningsflygning i viss omfattning för bibehållande av förvärvad flygskicklighet.

Utbildningen till A: 2-certifikat föreslås i betänkandet förlagd till skolor, drivna av flygklubbar eller privata företag, vilka för ändamålet godkänts av luftfartsmyndigheten. Antalet årliga certifikatpremier föreslås utgöra 175. Premiens storlek föreslås till 700 kronor, vilket vid en beräknad kostnad av 1,250 kronor, motsvarande kostnaden för 25 flygtimmar, innebär, att eleven själv får svara för en kostnad av omkring 550 kronor. Premien skall enligt

utredningen utgå endast till manliga personer i åldern 18—30 år. Storleken av det årliga bidraget till certifikatpremier beräknas till 122,500 kronor.

Civilflygutredningen anser emellertid utbildning till A: 2-certifikat icke medföra tillräcklig kompetens för flygningar, vilka måste fullgöras även under svåra förhållanden, såsom vid mörker, dimma och besvärlig orientering. För tillfredsställande trafiksäkerhet måste därvid, anför utredningen, krävas en avsevärt mera kvalificerad utbildning än som inginge i fordringarna för A: 2-certifikatet. För privatflygarens användbarhet för militär flygtjänst vore vidare en kvalificerad utbildning av största betydelse. Då för närvarande betydande svårigheter föreläge att erhålla en dylik utbildning, ansåge utredningen det angeläget, att från statens sida åtgärder vidtoges för att underlätta utbildningen.

Efter överbägande av skilda förslag och med särskilt beaktande av vad chefen för flygvapnet anført rörande värdet av en till tiden koncentrerad utbildning har utredningen ansett det föreliggande spørsmålet kunna med skäligt tillgodoseende av såväl de civila som militära intressesynpunkterna lämpligen för närvarande lösas på det sätt, att *en fortsatt koncentrerad utbildning av ett lämpligt antal innehavare av A: 2-certifikat genom statens försorg och på dess bekostnad anordnas vid en central flygskola. Denna skulle stå under luftfartsmyndighetens omedelbara tillsyn och alltså bliva av rent civil karaktär, men samråd beträffande bland annat utbildningsplaner skulle äga rum med chefen för flygvapnet.* Utbildningen skulle åtminstone till en början läggas så, att eleven bleve kompetent att avlägga de praktiska och teoretiska prov, som erfordrades för erhållande av certifikat för förvärvsmässig lufttrafik, d. v. s. B-certifikat. Flygtimantalet för utbildningskurserna vid den centrala skolan skulle utgöra 65, så att eleven vid kursens avslutande hade en sammanlagd flygtid av 90 timmar. Årliga antalet elever vid skolan skulle utgöra omkring 50, fördelade på 3 kurser.

Beträffande den närmare utformningen av skolan har utredningen framlagt 3 förslag, representerande olika utbyggnadsstadier. *Utbyggnad A* avser en central civil flygskola i den slutliga utbyggnad, som utredningen tänkt sig och som enligt utredningens mening är önskvärd för ett skäligt tillgodoseende av såväl civila som militära synpunkter på en dylik civil skola, därvid denna förusattes vara förlagd till en egen flygplats, där särskilda, för verksamheten erforderliga byggnader uppförts, *utbyggnad B* en central civil flygskola, utbyggd i huvudsakligen samma omfattning, men förlagd till ett flygfält, där befintliga byggnader kunna för ändamålet utnyttjas, samt *utbyggnad C* en sådan skola i dess första försöksstadium. En skola enligt sistnämnda utbyggnadsstadium förordar utredningens majoritet böra igångsättas från och med den 1 juli 1940. Huruvida och i vilken takt en påbyggnad av sistnämnda stadium bör ske, anser majoriteten måste bliva beroende på de erfarenheter, som vinnas från försöksverksamheten.

Engångskostnaderna för en central flygskola enligt *utbyggnad A* hava beräknats till 1,560,000 kronor, därav för byggnader 675,000 kronor. De årliga kostnaderna uppgå enligt beräkningarna till 420,000 kronor. I nämnda

engångsbelopp ingå emellertid ej några kostnader för inköp och anläggande av flygfält eller anordnande därstädes av flygplatsbelysning m. m. För *utbyggnad B* skulle engångskostnaderna nedgå till 830,000 kronor, huvudsakligen beroende på byggnadskostnadernas bortfallande. De årliga kostnaderna äro beräknade till 412,000 kronor. *Utbyggnad C* skulle i engångskostnader draga ett belopp av 420,000 kronor och de årliga kostnaderna skulle uppgå till i runt tal 260,000 kronor. Skillnaden i kostnaderna mellan *utbyggnad B* och *C* hänför sig huvudsakligen till att vid skolan enligt sistnämnda *utbyggnad utbildning* skulle äga rum endast på skolflygplan av mindre storleksordning och icke såsom i alternativen *A* och *B* förutsatts jämväl på tyngre flygplantyper med en motorstyrka av minst 300 hkr.

Utredningen föreslår även visst bidrag för dels förlängning av förvärvat *A:2-certifikat*, dels ock för fortsatt flygning efter genomgång av den centrala flygskolan.

För underlättande av de lokala flygskolornas inköp av ändamålsenlig flygmateriel föreslår utredningen, att staten årligen bidrager till flygplansanskaffningen med relativt stor procent, förslagsvis 50 procent. I fråga om det antal flygplan till vars anskaffande statsbidrag årligen skulle utgå, måste uppenbarligen av statsfinansiella skäl en begränsning ske. Utredningen föreslår sålunda, att staten åtminstone det närmaste budgetåret bidrager till anskaffning av 10 skolflygplan.

Vad segelflygningen beträffar, anser sig utredningens majoritet icke böra förorda, att för närvarande — innan mera klarhet vunnits rörande segelflygningens omedelbara betydelse för motorflygningen — något direkt statsunderstöd lämnas denna flygning.

Statens stödåtgärder avses enligt utredningens förslag börja den 1 juli 1939. Den centrala flygskolan skulle emellertid börja sin verksamhet först den 1 juli 1940. Med hänsyn till bland annat storleken av de belopp, som komma i fråga till premier för förvärvande av *A:2-certifikat* och för fortsatt träningsflygning samt bidrag till inköp av skolflygplan, anser utredningen, att omhänderhavandet av statens bidrag till privatflyget bör anförtros åt luftfartsmyndigheten.

De förslag, som framlagts beträffande bidrag för utbildning vid de lokala flygskolorna av flygare till *A:2-certifikat* samt bidrag för inköp av flygplan för samma skolor, äro avsedda att, oaktat den senare tidpunkten för den centrala skolans igångsättande, genomföras från och med ingången av budgetåret 1939/40. För ifrågakvarande ändamål skulle för samma budgetår erfordras följande anslag:

Till utbildningsbidrag (175×700)	kronor	122,500
Till bidrag för inköp av skolflygplan ($10 \times \frac{18,000}{2}$)	»	90,000
		Summa kronor 212,500.

För de följande budgetåren skulle enligt förslaget utbildningsbidragen tills vidare utgå med oförändrat belopp. Däremot förutsätter förslaget, att

frågan om bidrag till inköp av skolflygplan skulle för varje nytt budgetår tagas under förnyat övervägande och bedömas med hänsyn till vid varje tidpunkt föreliggande behov. I det följande räknas förslagsvis med bidrag årligen från och med budgetåret 1940/41 till inköp av 4 skolflygplan, d. v. s.

$$\left(4 \times \frac{18,000}{2}\right) 36,000 \text{ kronor.}$$

Den centrala flygskolan skulle enligt utredningens förslag igångsättas enligt utbyggnad C vid ingången av budgetåret 1940/41 och då i första hand avses för de flygare, som under budgetåret 1939/40 erhållit A: 2-certifikat och för vars utbildning statsbidrag utgått. För att den centrala flygskolan skall kunna påbörja sin verksamhet vid sålunda avsedd tid, erfordras emellertid vissa förberedande åtgärder, för vilka medel böra anvisas redan under budgetåret 1939/40. Den flygmateriel, som beräknats erforderlig för utbildningen, bör sålunda anskaffas redan under sistnämnda budgetår. Kostnaderna härför äro beräknade till 260,000 kronor (se sid. 59 i betänkandet). Anskaffningen av reservmateriel torde ej oundgängligen behöva ske samtidigt. För att redan från början säkerställa utbildningens planmässiga bedrivande anser emellertid utredningen lämpligt, att åtminstone hälften av den till 160,000 kronor beräknade reservmaterielanskaffningen sker under budgetåret 1939/40. Kostnaden härför skulle alltså uppgå till 80,000 kronor. Vidare torde en del av skolans personal böra anställas några månader i förväg för att kunna medverka vid skolans uppsättning och organiserande. Förslagsvis beräknas för arvoden i anledning därav 12,000 kronor.

För budgetåret 1939/40 skulle bidrag till förlängningsflygning eller till fortsatt flygning för elever, som genomgått den centrala flygskolan, icke behöva ifrågakomma.

Det erforderliga anslaget för genomförande av utredningens förslag beträffande budgetåret 1939/40 skulle i enlighet härmed beräknas sålunda:

	Kronor
Utbildningsbidrag	122,500
Bidrag för inköp av skolflygplan	90,000
Statens centrala flygskola:	
Materielanskaffning	340,000
Arvoden	12,000
	Summa kronor 564,500.

Beträffande budgetåret 1940/41 skulle anslagsbehovet enligt utredningens förslag ställa sig sålunda:

Utbildningsbidragen skulle utgå med oförändrat belopp eller 122,500 kronor. För bidrag till inköp av flygplan för de lokala flygskolorna beräknas, på sätt ovan angivits, 36,000 kronor.

För ifrågavarande budgetår tillkommer enligt förslaget bidrag till förlängningsflygning för vissa flygare, som under budgetåret 1939/40 erhållit A: 2-certifikat och till vilkas utbildning statsbidrag utgått. Antalet sådana har

beräknats till 100. Med ett föreslaget bidrag av 150 kronor skulle alltså för dylika bidrag behöva beräknas 15,000 kronor.

Den årliga kostnaden för den centrala flygskolan utbyggnad C har beräknats till 250,000 kronor, däri jämväl ingår ett belopp av 80,000 kronor, utgörande medeltalet för år av kostnaden för förnyelseanskaffning av materiel, beräknad för en femårsperiod. Härutöver bör för budgetåret 1940/41 upptagas återstående kostnad för inköp av reservmateriel, eller 80,000 kronor.

Då den centrala flygskolan skulle börja sin verksamhet med budgetåret 1940/41, erfordras för detta budgetår ej anslag för bidrag till fortsatt flygning efter skolans genomgång.

Det erforderliga anslaget för genomförande av utredningens förslag beträffande budgetåret 1940/41 skulle i enlighet härmed beräknas sålunda:

	Kronor
Utbildningsbidrag	122,500
Bidrag för förlängningsflygning	15,000
Bidrag för inköp av skolflygplan	36,000
Statens centrala flygskola:	
Materielanskaffning	80,000
Driftkostnad	258,000
	Summa kronor 511,500.

Under förutsättning av den centrala flygskolans bibehållande i utbyggnad C skulle enligt de gjorda beräkningarna ifrågavarande kostnader för därpå kommande budgetår minskas med 80,000 kronor, motsvarande materielanskaffningen, men ökas med:

för budgetåret 1941/42: 15,000 kronor, motsvarande bidrag till förlängningsflygning för ytterligare en årsklass om 100 privatflygare, samt 18,750 kronor, motsvarande bidrag för fortsättningsflygning för en årsklass, som året därförut genomgått den centrala flygskolan; samt

för budgetåret 1942/43 ytterligare 18,750 kronor, motsvarande bidrag av sistnämnda slag till ytterligare en årsklass.

En utbyggnad av den centrala flygskolan från utbyggnad C till utbyggnad B skulle för det år, utbyggnaden genomföres, medföra en beräknad engångskostnad av i runt tal 400,000 kronor, därvid förutsattes att det centrala förrådet organiseras i full utsträckning. Den årliga kostnaden skulle därjämte ökas med (412,000 — 258,000) i runt tal 150,000 kronor.

Utredningen har hemställt,

att frågan om privatflygningens organisation och statens förhållande till densamma löses i huvudsaklig enlighet med de av utredningen framlagda förslagen; samt

att för genomförandet av dessa förslag för budgetåret 1939/40 anvisas ett anslag av 564,500 kronor.

En av utredningsmännen, *kaptenen Cederholm*, har i ett till betänkanDET fogat särskilt yttrande i vissa punkter anmält mot majoriteten avvikande mening.

Vad beträffar den av civilflygutredningen föreslagna *fortsatta flytutbildningen vid en statlig central flygskola under luftfartsmyndighetens överinseende* hava väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, svenska aeroklubben och svenska flygares riksförbund bland annat uttalat följande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen:

Principiellt finner styrelsen önskvärt, att genom statsmakternas försorg förutsättningar skapas för en fortsatt utbildning av såväl privat- och trafikflygare som flyginstruktörer och mekaniker. Ständigt framträdande nya flygplantyper, nya instrument och tekniska hjälpmedel för genomförandet av flygning medföra behov av att kunna bereda äldre flygare tillfälle att genomgå repetitionskurser under kompetent ledning. Styrelsen anser därför, att den av 1937 års civilflygutredning föreslagna centrala flygskolan synes kunna skapa en möjlighet att tillgodose detta behov. Styrelsen förutsätter dock, att, enär den centrala flygskolan enligt förslaget skall inordnas under luftfartsmyndigheten, det skall ankomma på denna att närmare bestämma, vilket utbildningsprogram, som lämpligen bör tillämpas vid skolan. Under sådana förhållanden finner styrelsen sig icke hava något att erinra mot inrättandet försöksvis av en central flygskola samt föreslår tillika, att till densamma anknytas instruktörskurser för flyglärare samt kurser för utbildning av mekanikerpersonal.

Vad beträffar organisationen av den centrala flygskolan har styrelsen, som fört framhållits, uttalat sig för att densamma försöksvis skulle inrättas. Styrelsen anser därför, att flygskolan i avvaktan på erfarenheter bör organiseras i huvudsak inom den kostnadsram, som utredningen betecknat såsom utbyggnad C. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förutsätter emellertid, att därvid tillgång finnes till redan befintliga hangarer, verkstäder och övriga byggnader. Då skolan ej avses komma igång förrän den 1 juli 1940 och styrelsen förutsätter att dessförinnan erforderlig personal ställes till dess förfogande, vill styrelsen i sinom tid inkomma med organisationsförslag och alternativa förläggningar av skolan.

Svenska aeroklubben:

Den centrala flygskolan har enligt utredningsmännens mening ett betydande värde ur såväl militär som civil synpunkt. Aeroklubben ansluter sig helt till denna uppfattning och framhåller i sitt yttrande, att det ur privatflygets synpunkt är av stor betydelse, att utbildningen kan drivas så långt som rimligtvis är möjligt, varigenom kvaliteten säkerställes. Aeroklubben anser det nödvändigt, att de, som förvärvat A:2-certifikat i sin dagliga gärning eller ock som sportflygare hava användning för den sålunda förvärvade färdigheten, kunna få möjlighet att erhålla undervisning beträffande flygning i mörker och dimma och under svåra orienterings- och väderleksförhållanden. Vidare framhålles att detta krav, icke minst ur allmän säkerhetssynpunkt, kommer att med den ökade flygfrekvensen på privatflygningens, trafikflygningens och militärflygningens område för varje år som går göra sig gällande med allt större styrka. Vid den av utredningen föreslagna centrala flygskolan kunna härjämte såväl flyginstruktörer för klubbarnas verksamhet som ock trafikflygare i viss utsträckning erhålla sin utbildning, anser aeroklubben.

Därest emellertid den centrala flygskolan skall kunna fylla de uppgifter, utredningsmännen avsett beträffande privatflygning, är aeroklubben av den meningen, att skolan redan från början organiseras och utbygges i överensstämmelse med utbyggnad B. Aeroklubben ansluter sig sålunda i detta avseende till vad i särskilt yttrande av reservanten framhållits. Sverige är beträffande privatflygningens omfattning så långt efter utlandet, att verkliga

krafttag måste tillgripas. Ett sådant krafttag är enligt aeroklubbens mening just den centrala flygskolan.

Svenska flygares riksförbund:

Riksförbundet framhåller, att de i betänkandet framförda civila synpunkterna på privatflygningens organisation och den civila flygutbildningens bedrivande i princip överensstämmer med de åsikter, som företrädas av svenska flygares riksförbund. Enligt förbundets mening bör sålunda ur flygsäkerhets- och andra synpunkter kravet på kvalitet i fråga om flygutbildningen och vid denna använd flygmateriel och instruktörspersonal på intet vis eftersättas, även om man genom att pruta på denna fordran skulle kunna för samma kostnader giva privatflygningen en något vidgad omfattning. Förbundets ställningstagande i detta hänseende styrkes av ett flertal olika synpunkter, som utredningsmännen hava framlagt i sitt betänkande.

Till slut anföres att flera av de i betänkandet avhandlade spörsmålen äro av den art, att den mest ändamålsenliga lösningen knappast torde stå att finna förrän erfarenheter vunnits på områdena ifråga. Det vore därför av vikt, att luftfartsmyndigheten i samråd med vederbörande militära myndigheter gäves stor handlingsfrihet ifråga om utformningen av de närmare detaljer, som komma att sammanhänga med de väntade statliga stödåtgärderna. Tveksamhet nu ifråga om en eller annan detalj bör enligt förbundets mening icke få äventyra hela frågans lösning.

Sammanfattning och hemställan.

Det förslag om anvisande av 200,000 kronor till understöd åt privatflyget, som Kungl. Maj:t nu förelagt årets riksdag, torde i och för sig kunna betraktas som en god hjälp åt detta men knappast vara tillräckligt, då utredningens majoritet, som förut nämnts, föreslagit 564,500 kronor för budgetåret 1939/40. Genom Kungl. Maj:ts nu föreliggande förslag *tillgodoses icke möjligheterna till en fortsatt central utbildning*, vilken utbildning skulle avse bland annat instrumentflygning med flera kvalificerade kunskaper, som civila flygare för närvarande i regel icke äro i tillfälle att inhämta, och som skulle göra dem kompetenta för mera krävande civil flygning samt öka deras användbarhet för militär flygtjänst. *Enligt vårt förmenande utgör den fortsatta centrala utbildningen ur försvarsberedskapssynpunkt den mest värdefulla delen av hela den avsedda statsunderstödda privatflygutbildningen.* Statliga myndigheter och privata flygorganisationer hava också i sina yttranden över civilflygutredningens betänkande enstämmigt uttalat sig för en fortsatt central utbildning. Chefen för kommunikationsdepartementet framhåller jämväl, att vad frågan om ett rationellt ordnande av den fortsatta flygutbildningen angår inrättandet av en central flygskola onekligen vore ägnat att åstadkomma en relativt hög standard å denna utbildning.

Vissa statliga myndigheter och privata flygorganisationer hava uttalat sig för en central flygskola enligt den av reservanten förordade utbyggnad B. Ehuru en utbyggnad B ur utbildningssynpunkt torde vara mera rationell än den av majoriteten inom utredningen föreslagna utbyggnad C, synes av statsfinansiella skäl och med hänsyn till önskvärdheten att avvakta någon tids erfarenhet av en skola av mindre omfattning den centrala flygskolan dock böra

erhålla den organisation och omfattning, som av majoriteten inom civilflygutredningen föreslagits, nämligen utbyggnad C.

Försvarskommissionen anförde i sitt betänkande beträffande privatflygningen, bland annat, att ärenden rörande denna icke borde handläggas i försvarsdepartementet utan i likhet med lufttrafiken hänföras till luftfartsmyndigheten. Även civilflygutredningen anser skäl tala för att ledningen av den centrala flygskolan åtminstone tillsvidare, innan erfarenheter vunnits, bör vara civil och skolan sålunda underställas luftfartsmyndigheten. Vi dela denna uppfattning. Chefen för flygvapnet bör dock öva tillbörligt inflytande vad beträffar flygutbildning och flygmaterielanskaffning. I detta sammanhang kan såsom jämförelse påpekas, bland annat, att det frivilliga skytteväsendet i vårt land i organisations- och lydnadshänseende ej är underställt de militära myndigheterna.

Under återopande av vad sålunda anförts, och då vi helt ansluta oss till de av civilflygutredningen förordade stödåtgärderna för privatflygningens utveckling, hemställa vi,

att riksdagen, med ändring av Kungl. Maj:ts ovanberörda förslag, måtte besluta:

att frågan om privatflygningens organisation och statens förhållande till densamma löses i huvudsaklig överensstämmelse med de av utredningen framlagda förslagen; samt

att för genomförandet av dessa förslag för budgetåret 1939/40 under sjätte huvudtiteln anvisa ett *reservationsanslag* av 564,500 kronor.

Stockholm den 24 februari 1939.

Erik Hagberg,
Malmö.

Olof Nilsson,
Göteborg.

Gösta Liedberg.

Arvid Hellberg.

T. G. von Seth.