

## Nr 98.

Ankom till riksdagens kansli den 24 mars 1939 kl. 2 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående understöd åt privatflyget jämte två motioner.*

(4:e avd.)

I årets statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, punkten 50) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till understöd åt privatflyget beräkna ett reservationsanslag av 200,000 kronor. Sedermera har Kungl. Maj:t i en den 27 januari 1939 dagtecknad proposition, nr 80, föreslagit riksdagen att för ändamålet för budgetåret 1939/40 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 234, av herr R. Lindström m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 362, av herr E. Hagberg i Malmö m. fl. har hemställts, 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.

I propositionen nr 225 till 1936 års riksdag angående försvarsväsendets ordnande uttalade föredragande departementschefen, att i den av honom föreslagna flygorganisationen räknats med en personalstyrka i fråga om reserver av 231 officerare, 62 underofficerare samt 32 flygingenjörer. Motsvarande antal enligt försvarskommissionens förslag vore 340, 89 och 36. Då man, fortsatte departementschefen, vore nödsakad att räkna med att en betydande del av reservpersonalen måste ingå i själva krigsflygförbanden — för att behovet av aktiv personal skulle kunna hållas så lågt som möjligt — vore det tydligt, att styrkan av den föreslagna reservpersonalen icke kunde vara tillfyllest för att under någon längre tid ersätta i ett krig uppkommande förluster. Om flygvapnet skulle givas en reservorganisation av sådan styrka, att reserverna kunde beräknas motsvara ersättningsbehovet ända till den tidpunkt, då den efter mobilisering utbildade personalen kunde stå till förfogande, så skulle detta medföra mycket betydande ekonomiska konsekvenser. Departementschefen hade därför lika litet som försvarskommissionen ansett sig kunna föreslå en dylik omfattande reservorganisation. Då emellertid flygvapnets

operationsduglighet måste anses vara väsentligt beroende av tillgången på reserver, ansåge han det vara ett betydelsefullt statsintresse, att det utanför flygvapnet skapades särskilda reserver av flygare, vilka vid mobilisering på relativt kort tid kunde erhålla kompletterande militär utbildning.

I anslutning till vad försvarskommissionen anfört rörande berörda fråga uttalade slutligen departementschefen, att jämväl han ansåge frågan angående privatflygningens organisation och statens förhållande till densamma böra göras till föremål för särskild utredning.

*Särskilda utskottet vid 1936 års riksdag* yttrade i sitt av riksdagen godkända utlåtande, att utskottet, som vore av den uppfattningen, att flygvapnets operationsduglighet måste anses vara väsentligt beroende av tillgången på reserver, ansåge det vara ett betydelsefullt statsintresse, att det utanför flygvapnet skapades särskilda reserver av flygare, vilka vid mobilisering på relativt kort tid kunde erhålla kompletterande militär utbildning. Utskottet hade icke kunnat upptaga denna fråga till en mera ingående prövning. Utskottet förutsatte emellertid, att Kungl. Maj:t komme att ägna denna fråga särskild uppmärksamhet.

Sedermera uppdrogs åt särskilda sakkunniga — 1937 års civilflygutredning — att verkställa närmare utredning beträffande hithörande spörsmål, och hava nämnda sakkunniga den 29 oktober 1938 avgivit betänkande med förslag till statliga åtgärder för stödjande av privatflygningens utveckling i Sverige. Över förslaget hava utlåtanden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret, chefen för försvarsstaben och chefen för flygvapnet, varjämte svenska aeroklubben och svenska flygares riksförbund var för sig inkommit med yttrande i ämnet.

Beträffande frågan om *ordnandet av en statlig central flygskola* innefattar propositionen bland annat följande:

Civilflygutredningen har ansett utbildning till A:2-certifikat icke medföra tillräcklig kompetens för flygningar, vilka måste fullgöras även under svåra förhållanden. En fortsatt, mera kvalificerad utbildning har befunnits önskvärd såväl med hänsyn till trafiksäkerheten som för privatflygarens användning för militär flygtjänst. Civilflygutredningen har därför, i betraktande av de för närvarande föreliggande svårigheterna att erhålla en dylik utbildning, framlagt förslag om anordnande av en central flygskola för fortsatt, koncentrerad utbildning genom statens försorg av innehavare av A:2-certifikat. Beträffande den närmare utformningen av denna skola, vilken skulle stå under luftfartsmyndighetens omedelbara tillsyn, har civilflygutredningen 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 förutsättes 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 har utredningens majoritet förordat skola igångsättas från och med den 1 juli 1940. 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.

Chefen för flygvapnet har framhållit, att det ur flygmilitär beredskapssynpunkt föreläge mycket starka skäl för att bibringa en del av den personal, som tidigare förvärvat *A*:2-certifikat, en rationellt ordnad fortsatt flygutbildning. Med hänsyn härtill har chefen för flygvapnet uttalat sin avslutning till tanken på att ordna den fortsatta utbildningen vid en central statlig flygskola. Den militära fördelen av en fortsatt privatflygutbildning vore enligt chefen för flygvapnet, att de så utbildade flygarna skulle vid mobilisering kunna vinna inträde i en högre klass än eljest vid krigsflygskolorna. Då halva utbildningstiden i varje klass av dessa skolor ägnades åt undervisning i flygtaktiska och militärtekniska övningsgrenar, framginge det emellertid, att den avsedda uppflyttningen i högre klass av förutvarande privatflygare vore möjlig endast under förutsättning, att dessa under sin tidigare flygutbildning jämväl erhållit ett visst kunskapsmått i nämnda övningsgrenar. Vid en central utbildningsanstalt kunde emellertid utan större svårigheter och i huvudsak utan extra kostnad utbildningen i flygning och flygtekniska övningsgrenar kombineras med en viss förberedande utbildning eller orientering i de speciellt militärbetonade övriga grenarna, därav främst radiotelegrafering. Vid dylikt förhållande vore det icke förenligt med god statsekonomi att för den centrala utbildningen, för vilken det mest bärande motivet vore att skaffa användbara reserver för flygvapnet, underlåta en dylik kombination av utbildningsgrenar. Ett villkor av vital betydelse för utbildningens ifrågavarande höga kvalitet vore därjämte, att flygning kunde ske även på en kraftig flygplantyp, d. v. s. på minst 300 hkr. Med hänsyn till omfattningen av den utbildning, som enligt chefen för flygvapnet ur civil och militär synpunkt borde meddelas vid en central skola, borde denna såsom en flygreservskola underställas chefen för flygvapnet.

Chefen för försvarsstaben förordar inrättande av en central flygskola men framhåller, att en dylik skola enligt *utbyggnad C* icke tillfreds-

ställer militära krav. Chefen för försvarsstaben förordar därför, att den centrala flygskolan om möjligt redan från början organiseras åtminstone enligt utbyggnad B, varigenom bland annat såväl en utbildning på tyngre flygplan tillgodoses som ett centralt förråd av flygmateriel i reserv inrättas för den centrala flygskolan och de lokala flygskolorna.

Beträffande ledningen och verksamheten vid den centrala flygskolan har chefen för försvarsstaben anslutit sig till chefens för flygvapnet förslag, att skolan anslutes till flygkrigsskolan. Chefen för flygvapnet har emellertid förordat, att, även om detta skulle medföra en förnyad och tidsödande undersökning, förslag föreläggas 1939 års riksdag om inrättande provisoriskt av en central skola enligt utbyggnad B.

Departementschefen har anfört följande:

Ehuru i vissa avseenden gynnsamma förutsättningar föreligga för ett utvecklat privatflyg i vårt land, befinner sig privatflyget i motsats till andra kommunikationsmedel i landet dock på en relativt anspråkslös utvecklingsnivå. Under de senaste åren har visserligen en större livaktighet å området kommit till synes, något som i icke oväsentlig grad torde sammanhålla med de bidrag, som svenska aeroklubben under nämnda tid utdelat i samband med, bland annat, förvärvandet av flygcertifikat. I jämförelse med vissa andra länder av ungefär samma storleksordning som vårt land och med i stort sett likartade förutsättningar utövas emellertid i Sverige flygning såsom sport eller i förvärvsmässigt syfte — därvid bortsett från reguljär trafikflygning — alltjämt i ganska ringa omfattning. Den huvudsakliga anledningen härtill torde få sökas däri, att de avsevärda direkta kostnader, som flygningen medför, hittills fått i stort sett bäras av för saken intresserade enskilda personer och sammanslutningar. Civilflygutredningen har beräknat, att kostnaden per flygtimme vid användningen av flygplan av för skoländamål lämplig storleksordning uppgår till mellan 50 och 60 kronor. Att en dylik kostnad måste lägga avsevärda hinder i vägen för flertalet flygintresserade att i större eller mindre omfattning ägna sig åt flygning, torde icke vara ägnat att förvåna, allra helst som flertalet flygintresserade återfinnes bland ungdomen, vars förutsättningar att påtaga sig de jämförelsevis dryga utbildningskostnaderna i allmänhet äro ringa. Vidare kan framhållas, att en privatflygare icke annat än i undantagsfall torde kunna beräkna erhålla tillfälle att yrkesmässigt utnyttja sin dyra flygutbildning. Utan bidrag från staten eller enskilda torde det därför under nuvarande förhållanden knappast kunna förväntas, att privatflyget skall nå någon större utveckling.

Hittills har staten icke ekonomiskt understött privatflygningen i annan mån än att svenska aeroklubben för sin verksamhet erhållit för år 1922 6,000 kronor och för vart och ett av budgetåren 1923—1927 5,000 kronor, varjämte 1935 års riksdag med bifall till Kungl. Maj:ts därom framlagda förslag medgav, att utbildningskurser i praktisk flygning finge anordnas genom flygvapnets försorg för ett visst antal av tekniska högskolans elever, vilka deltog i undervisningen i flygteknik. Dylika kurser, för vilka kostnaderna skulle bestridas av flygvapnets vederbörliga anslag, anordnades under sommarmånaderna 1935 och 1936 men upphörde därefter på grund av att flygvapnet icke kunde avvara för kurserna erforderlig personal och materiel.

Till stöd för att staten nu i olika former skulle lämna privatflyget ekonomiskt stöd har civilflygutredningen åberopat såväl civila som militära skäl. Beträffande de förra har utredningen framhållit, bland annat, angelägenheten av att en sådan utbildning underlättas, som med hänsyn till flygväsen-

dets fortgående utveckling och de i följd därav allt mera skärpta kraven på förare kan tillgodose trafiksäkerhetens krav. Vidare anser utredningen det vara ur allmän synpunkt av vikt, att på så sätt utbildade privatflygare i erforderligt antal finnas tillgängliga för olika slag av sådan civil flygning, som kan anses vara av samhällelig betydelse, exempelvis hjälpflygning, även som för den allttjämt växande trafiken av nyttighetskaraktär i övrigt.

Ehuru det ur nu angivna synpunkter torde vara önskvärt, att möjligheterna att erhålla en rationell flygutbildning underlättas, synas de civila skälen i och för sig icke kunna motivera, att staten lämnar något mera avsevärt ekonomiskt stöd åt utbildningen av privatflygare. Endast sett i sammanhang med den indirekta nyttan för flygvapnets del, som ett väl utvecklat privatflyg kan anses äga, synes en dylik stödverksamhet kunna ifrågasättas. Av redogörelsen i det föregående framgår, att frågan om flygvapnets reservorganisation icke erhöll sin slutliga lösning i samband med 1936 års försvarsbeslut. Med hänsyn till de därmed förenade ekonomiska konsekvenserna ansågs nämligen flygvapnet icke böra erhålla en reservorganisation av sådan styrka, att reserverna kunde beräknas motsvara ersättningsbehovet ända fram till den tidpunkt, då den efter mobilisering utbildade personalen kunde stå till förfogande. Från såväl försvarskommissionens som statsmakternas sida förutsattes i stället, att det utanför flygvapnet skulle skapas särskilda reserver av flygare, vilka vid mobilisering på relativt kort tid kunde erhålla kompletterande militär utbildning. Med hänsyn till nu anförda förhållande och då ett utvecklat privatflyg kan förväntas medföra, förutom såsom förut framhållits vissa fördelar ur allmän civil synpunkt, även den fördelen, att ökade förutsättningar skapas för en inhemsk flygindustri — något som ur försvarsberedskapssynpunkt är av vikt — anser jag åtgärder böra vidtagas från statens sida för att främja utbildningen av privatflygare i landet.

Beträffande grunderna för ett dylikt stödjande i vad avser den förberedande, decentraliserade utbildningen vill jag i stort sett ansluta mig till de principer, som civilflygutredningen i dylikt hänseende förordat. Sålunda synes denna utbildning böra få en rent civil karaktär. Jag anser emellertid såsom av det följande framgår en viss begränsning i de av civilflygutredningen föreslagna stödåtgärdernas omfattning lämpligen böra äga rum.

Vad angår frågan om ett rationellt ordnande av den fortsatta flygutbildningen torde inrättandet av en central flygskola onekligen vara ägnat att åstadkomma en relativt hög standard å denna utbildning. Kostnaderna för en dylik skola, även om den såsom civilflygutredningen föreslagit organiseras försöksvis enligt utbyggnad C, äro emellertid betydande. Det måste därför vara av väsentlig betydelse, att de vid densamma vunna utbildningsresultaten — sett ur statens synpunkt — kunna antagas komma att fullt motsvara dessa kostnader. Chefen för flygvapnet har visserligen anslutit sig till förslaget om en centraliserad utbildning, men har beträffande den organisatoriska utformningen av en central flygskola samt omfattningen av densamma framlagt ett förslag, som i väsentliga delar avviker från det av civilflygutredningen förordade. Medan utredningen sålunda ansett skolan böra organiseras på helt civil grund samt till en början erhålla en mindre omfattning, har däremot chefen för flygvapnet förordat, att skolan underställes honom och organisatoriskt knytes till flygkrigsskolan i Ljungbyhed. Vad angår skolans omfattning har chefen för flygvapnet ansett, att en skola i den av utredningen föreslagna utbyggnaden C icke skulle giva godtagbart resultat, och därför föreslagit, att åt skolan provisoriskt gives en utbyggnad, som motsvarar utbyggnad B. Detta förslag skulle emellertid medföra avsevärt högre kostnader än det av civilflygutredningen framlagda. Med hänsyn till, bland annat, de olika uppfattningar, som sålunda framkommit beträffande såväl organisations-

formen för skolan som dennas omfattning, anser jag frågan om inrättandet av en statlig central flygskola böra bli föremål för ytterligare överväganden. Det torde här slutligen böra framhållas, att en viss erfarenhet beträffande de förslag till privatflygets stödjande, som jag i det följande kommer att framlägga, lämpligen bör avvaktas, innan staten binder sig för de betydande kostnader, som skolans inrättande skulle medföra, oavsett vilken utbyggnad som väljes.

1937 års civilflygutredning har ansett att staten i första hand borde stödja utbildningen av lämpligt antal personer årligen till kompetens för erhållande av *internationellt privatflygarcertifikat* (A:2), för vilket enligt nu i Sverige gällande bestämmelser erfordras en minsta flygtid av 25 timmar. Utredningen har föreslagit, att en certifikatpremie borde fastställas och ansett beloppet lämpligen böra sättas till 700 kronor. Beträffande denna fråga har departementschefen anfört följande.

Av de olika åtgärder från statens sida, som kunna ifrågasättas för att stödja privatflyget, vill jag i likhet med civilflygutredningen bland annat förorda, att staten direkt bidrager till kostnaderna för elevens flygning genom att lämna premier, då viss flygutbildning genomgåts. Ett dylikt system har, såsom av det föregående framgår, sedan ett par år tillämpats av svenska aeroklubben och därvid visat sig lämpligt. Bestämmandet av den flygprestation, som skall utgöra villkoret för ett dylikt bidrag, sammanhänger såsom chefen för flygvapnet anfört med spörsmålet, huruvida det ur statens synpunkt är fördelaktigast att utbilda ett relativt stort antal flygare med endast sådana färdigheter, att trafiksäkerhetens krav bli i rimlig grad tillgodosedda, eller att frambringa ett mindre antal flygare med hög standard, användbara jämväl under svårare flygförhållanden. I likhet med civilflygutredningen och chefen för flygvapnet anser jag övervägande skäl tala för att staten endast stöder en sådan utbildning, som är av relativt kvalificerad beskaffenhet. En utbildning, som omfattar endast ett förhållandevis litet antal flygtimmar, torde nämligen i stort sett sakna värde ur de synpunkter, som kunna motivera, att staten lämnar privatflyget ekonomiskt stöd. Vid ett dylikt förhållande synes något bidrag från statens sida icke böra utgå för förvärvande av A: 1-certifikat, för vilket erfordras en flygtid av endast 15 timmar. Med hänsyn till att förvärvande av detta certifikat torde hava betydelse ur propagandasynpunkt, torde det emellertid kunna antagas, att de enskilda organisationer, främst svenska aeroklubben, som hittills gjort betydande insatser för privatflygets utveckling och popularisering, allttjämt komma att ekonomiskt uppmuntra en sådan utbildning, även om den ur statliga synpunkter endast kan sägas medföra vissa indirekta fördelar. Ett fullgörande av de för A: 2-certifikatet uppställda fordringarna, vilka föreskriva bland annat en minsta flygtid av 25 timmar, torde innebära, att vederbörande uppnått en flygskicklighet, som — förutom att den relativt väl får anses uppfylla trafiksäkerhetens krav — motsvarar det första skede, där den civila utbildningen vid mobilisering kan läggas till grund för en något förkortad militär utbildning och på så sätt tillgodogöras för försvarsändamål. Detta förhållande synes motivera, att på sätt civilflygutredningen föreslagit staten i viss omfattning stöder förvärvande av A: 2-certifikat.

I enlighet med civilflygutredningens förslag torde denna utbildning, vars stödjande sålunda föreslås, böra förläggas till av flygklubbar eller privata företag drivna lokala skolor, vilka för ändamålet godkännts av luftfartsmyndigheten.

Utredningen, som beräknat kostnaden per flygtimme till 50 kronor, därvid förutsatts att skolorna skulle erhålla bidrag till inköp av ett begränsat antal skolflygplan, har föreslagit, att premien utgår med 700 kronor, vilket skulle innebära, att eleven själv finge av de direkta flygkostnaderna bestrida ett belopp av minst 550 kronor. Denna kostnad för den enskilde kan synas hög, men då den angivna statspremien i huvudsak är avsedd att underlätta för den, som har ett eget intresse av flygutbildning, att förvärva sådan och då premiens emottagande icke skulle medföra några särskilda förpliktelser från elevens sida gentemot staten, synes eleven också själv böra vidkännas en skälig andel av kostnaden. Då den föreslagna avvägningen mellan statens och elevens ekonomiska insatser synes lämplig, vill jag föreslå, att statens certifikatpremie tills vidare utgår med 700 kronor. Skulle erfarenheten framdeles giva anledning därtill, bör givetvis frågan om premiens storlek upptagas till omprövning. Beträffande antalet premier, som tills vidare årligen böra utgå, anser jag det av utredningen föreslagna antalet av 175 väl högt. Med hänsyn till vad chefen för flygvapnet uttalat angående det ur flygvapnets beredskapsynpunkt erforderliga antalet civilflygare med A:2-certifikat vill jag därför föreslå, att det antal elever, vartill bidrag av ifrågavarande slag årligen må utgå, sättes till högst 100.

Då de nu ifrågasatta stödåtgärderna till väsentlig del äro påkallade för tillgodoseende av försvarsberedskapssynpunkter, böra, på sätt civilflygutredningen föreslagit, premierna utgå för certifikat, vilka meddelats personer, som kunna antagas lämpliga att i händelse av behov användas i flygtjänst för försvarsväsendets räkning. Utredningen har för sin del föreslagit, att certifikatpremierna skulle komma till godo endast manliga personer i åldern 18—30 år med företräde i regel för de yngre årsklasserna. Med hänsyn till vad chefen för flygvapnet anfört och då jag föreslagit, att antalet årliga premier skall begränsas till 100, anser jag, att de föreslagna premierna i första hand böra förbehållas manliga personer, som befinna sig i de av chefen för flygvapnet förordade åldrarna eller 18—24 år.

Vidare har civilflygutredningen föreslagit, att understöd skulle utgå för *träningsflygning för bibehållande av förvärvad flygskicklighet*, vartill av departementschefen äskats ett anslag av 30,000 kronor, beräknat efter ett bidrag av 500 kronor för 15 timmars flygträning och för ett antal flygare av 60, vilka då givetvis redan skulle vara innehavare av A:2-certifikat.

Slutligen har för *flygplananskaffning för skoländamål* äskats ett anslag av 86,400 kronor, beräknat med hänsyn till inköp av 6 flygplan och en beräknad kostnad av 24,000 kronor per plan. Statsbidraget skulle i detta fall uppgå till 60 procent av det beräknade anskaffningsvärdet.

Vidkommande spørsmålet om närmare villkor för statsunderstödet och beträffande den myndighet, som skulle hava översynen av understödsverksamheten, har departementschefen anfört följande.

Därest staten på sätt i det föregående föreslagits skall stödja privatflygningen, torde vägande skäl tala för att åt ett statligt organ, som kan vara därför lämpat, uppdrages att disponera de medel, som kunna komma att anslås för nämnda stödverksamhet. I likhet med civilflygutredningen anser jag väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i egenskap av luftfartsmyndighet härför lämplig. För luftfartsmyndigheten synes det emellertid särskilt i fråga om bidrag till flygklubbar, som äro anslutna till svenska aeroklubben, kunna

vara av värde, därest på sätt civilflygutredningen förutsatt ett visst samarbete kommer till stånd mellan nämnda myndighet och aeroklubben.

Vad angår frågan om principerna för de olika bidragens fördelning och villkoren för erhållande av understöd synes det knappast kunna förväntas, att detta spörsmål kan få sin mest ändamålsenliga lösning, innan viss tids erfarenhet vunnits å området. Det torde därför vara till fördel, därest en relativt stor handlingsfrihet tillkommer luftfartsmyndigheten i vad avser utformningen av de närmare detaljer, som erfordras för att uppnå ett i möjligaste mån för olika parter tillfredsställande resultat. Då utredningens förslag till lösning av de olika spörsmålen å nu berörda område i stort sett torde få anses ändamålsenliga, synas desamma emellertid tillsvidare kunna i huvudsak läggas till grund vid behandlingen av de olika bidragsfrågorna.

Med anledning av styrelsens framställning om förstärkning av luftfartsmyndighetens arbetskrafter vill jag här erinra om att jag i samband med anmälan i årets statsverksproposition av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsanslag (sjätte huvudtiteln, punkten 3) upptog nämnda fråga till behandling. Med hänsyn till de begränsningar i civilflygutredningens förslag, som jag i nämnda sammanhang förklarade mig hava för avsikt att framdeles förorda, ansåg jag mig emellertid icke böra biträda styrelsens förslag om förstärkning av luftfartsmyndighetens arbetskrafter i annan mån än att jag föreslog inrättande av den av styrelsen begärda notarietjänsten. Någon anledning att nu frånga min då intagna ståndpunkt i ämnet anser jag icke föreligga.

De statliga åtgärderna för privatflygets understödjande samt kostnaderna härför framgå av följande *sammanfattande* redogörelse.

Staten stöder utbildning till A:2-certifikat av årligen högst 100 flygare i en ålder av 18 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, har departementschefen begärt, att ett belopp av 13,000 kronor måtte beräknas för ändamålet. Sammanlagda anslagsbeloppet för nästa budgetår skulle i enlighet härmed uppgå till 200,000 kronor.

*Utskottet.*

Kungl. Maj:ts förslag avser att möjliggöra statens ekonomiska medverkan till utbildning samt fortsatt flygträning av privata flygare. Årligen skulle



100 civila flygare i åldern 18—24 år beredas tillfälle att vid de privata flygskolorna och flygklubbarna förvärva det s. k. A: 2-certifikatet, som visserligen ej berättigar till yrkesmässig flygning men dock medför rätt till internationell privatflygning även med passagerare.

Kungl. Maj:ts förslag bör enligt utskottets mening i allt väsentligt kunna tillgodose de önskemål, som ur beredskapssynpunkt kunna ställas på privatflygningens utövare i vad angår den mera förberedande utbildningen. De angivna riktlinjerna torde också, såsom vid den verkställda utredningen framhållits, i huvudsak överensstämma med vad som inom andra länder befunnits på sista tiden böra åtgöras för att vinna motsvarande syfte. Det under svenska aeroklubbens ledning inom landet igångsatta intresserade arbetet för den svenska privatflygningens utveckling skulle också genom ett bifall till förslaget erhålla ett ur mera allmänt samhälleliga synpunkter befogat ekonomiskt stöd.

I väckta motioner har hemställts, att — utöver av Kungl. Maj:t nu äskat anslag å 200,000 kronor — måtte anvisas ytterligare 364,500 kronor, vilket belopp i huvudsak avsetts för igångsättande i en mera provisorisk form av en statens centrala flygskola, som skulle ställas under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ledning. Vad budgetåret 1939/40 beträffar räknas enligt motionerna med ett anslag till skolan av 352,000 kronor, varav 340,000 kronor till materielanskaffning och 12,000 kronor till arvoden. För budgetåret 1940/41, varunder verksamheten vid skolan skulle komma fullt i gång, erfordras till materielanskaffning 80,000 och till driftkostnad 258,000 kronor. Motionärernas yrkande stöder sig på ett av 1937 års civilflygutredning tillstyrkt förslag. Därvid hava av de sakkunniga närmare utvecklats de viktiga uppgifter, som privatflygningen kan hava att fylla vid sjuktransporter, vid spaning vintertid efter personer, som försvunnit under fjällvandringar, vid upptäckter av skogsbrand o. s. v. Utan att underskatta dessa uppgifters humanitära eller samhälleliga betydelse liksom överhuvud privatflygningens utvecklingsmöjligheter inom vårt vidsträckta land måste dock utskottet finna, att åtminstone på privatflygningens nuvarande ståndpunkt från nyss nämnda utgångspunkter icke torde kunna tillfyllest motiveras en årlig utgift av nyss angiven storleksordning för uppehållande av verksamheten vid en dylik utbildningsanstalt.

Motiven för en statens medverkan till en fortsatt utbildning av privatflygare vid en central flygskola synas främst vara av rent militär art. Såsom en reservutbildnings- och rekryteringsanstalt för den militära flygorganisationen synas emellertid, såvitt de militära myndigheternas yttranden utvisa, även andra utvägar vara möjliga än den nu föreslagna. Även med beaktande av att frågan om de civila flygarnas fortsatta utbildning otvivelaktigt är av stor betydelse för försvarsberedskapen, vill dock utskottet framhålla, att för ett beslut i frågan om flygskolan redan nu tarvas — såsom också av propositionen framgår — förnyade överväganden, varvid ytterligare bör klarläggas, huru ifrågasvarande utbildning med avseende å undervisningens mål, omfång och ändamålsenliga bedrivande samt ej minst beträffande förläggning, lärarkrafter och materiel lämpligast skall ordnas. Tillfälle att beakta de senaste erfaren-

heterna om de militära rekryteringsbehovens tillgodoseende inom andra länder skulle också beredas genom ett uppskov med ett avgörande i denna del av det omfattande spörsmål, som här föreligger. Då utskottet emellertid förväntar, att Kungl. Maj:t allt fortfarande har sin uppmärksamhet fäst på frågan och snarast möjligt framlägger förslag till dess lösning, läser uppskovet ej behöva i större utsträckning fördröja avgörandet av spörsmålet om flygskolans ordnande, särskilt som flygskolans utbildningsverksamhet ej avsetts skola börja förrän den 1 juli 1940.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag och med avstyrkande av motionerna hemställer utskottet,

att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 234 och II: 362 må till *understöd åt privatflyget* för budgetåret 1939/40 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor.

Stockholm den 24 mars 1939.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS RÅSTOCK.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Gränebo, Asplund, Nilsson* i Landeryd, *Bergström, Gustafsson* i Benestad, *Pauli, André\**), *Lindström, Carlström, Andersson* i Rixö, *Bergman* och *Domö*; samt

från andra kammaren: herrar *Råstock, Jansson* i Falun, *Eriksson* i Stockholm, *Danielsson, Persson* i Falla, *Jonsson* i Eskilstuna, *Andersson* i Prästbol, *Närlinge, Ward, Lindberg* i Umeå, *Olsson* i Staxäng och *De Geer* i Hanaskog.

\*) Ej deltagit i votering inom utskottet.

### Reservation

av herrar *Nilsson* i Landeryd, *Pauli, Domö, Lindström, Carlström, Persson* i Falla, *Ward* och *Olsson* i Staxäng, som anfört följande:

»Det förslag om anvisande av 200,000 kronor till understöd åt privatflyget, som Kungl. Maj:t förelagt årets riksdag, torde i och för sig kunna betraktas som en god hjälp åt detta. Åtskilliga kompletteringar synas dock vara av nöden, därest den effektivitet av understödet skall ernås, som civila flygutredningens majoritet ansett nödig.

Sålunda kunna vi ej biträda Kungl. Maj:ts förslag, att endast flygare i åldern 18—24 år böra beredas tillfälle att inom flygklubbar och privata flyg-

skolor komma i åtnjutande av statsbidrag för erhållande av A:2-certifikat. Genom ett dylikt förfaringssätt torde kunna ifrågasättas, om ej huvudsakligast mera välsituerade ynglingar skulle beredas tillfälle till en sådan utbildning med tanke på, att privatflygningen även med avsett statsunderstöd kommer att förorsaka den enskilde en ganska avsevärd utgift, som näppeligen kan bäras av mindre bemedlade ynglingar. Av utredningen i stället föreslagen ålder 18—30 år synes oss avsevärt mera lämplig, då med stor sannolikhet ynglingar i åldern 18—24 år ännu knappast kommit i den situation, att de genom sitt förvärvsarbete kunna avstå ett förhållandevis stort belopp för privatflygning.

En allvarlig brist hos Kungl. Maj:ts förslag innebär enligt vår mening, att detta ej inrymmer möjlighet till fortsatt utbildning vid en statens centrala flygskola, en utbildning, som, väl organiserad och ledd, helt visst ur försvarsberedskapssynpunkt skulle utgöra den mest värdefulla delen av hela den avsedda statsunderstödda privatflygutbildningen. Statliga civila och militära myndigheter samt 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.

För tillgodoseendet av vårt lands försvarsberedskapskrav synes oss alltså tillkomsten av den centrala flygskolan inom en snar framtid ofrånkomlig. Därest en dylik skola ej kommer till stånd, blir den effekt, som staten utvinner genom sitt stöd till den förberedande utbildningen, av begränsat värde. Med hänsyn till det icke ringa antal flygare, som redan innehar utbildning, motsvarande det första utbildningsstadiet, och som i stort sett torde motsvara flygvapnets anspråk på privatflyget i denna del, torde kunna allvarligt ifrågasättas, huruvida icke i första hand en fortsatt utbildning vid en central skola, borde stödjas av staten.

Ett uppskov med lösandet av detta spörsmål synes oss betänkligt. Enligt civila flygutredningens mening borde centrala flygskolans verksamhet taga sin början den 1 juli 1940. En flygutbildningsverksamhet, som icke redan från början har tillgång till flygmateriel, torde ej kunna tillmätas något större värde. Anskaffandet av flygmateriel lär emellertid sannolikt taga en avsevärd tid i anspråk, vilket också utredningen förutsett, varför till den centrala flygskolan redan för budgetåret 1939/40 för flygmaterielanskaffning äskats ett belopp av 340,000 kronor av hela det begärda anslaget, 564,500 kronor.

Beträffande ledningen och omfattningen av den centrala flygskolan kunna givetvis delade meningar råda. Huvudsaken synes dock vara, att skolan verkligen kommer till stånd. Samtliga remissyttranden ha också, som ovan antytts, enstämmigt ur såväl civila som militära synpunkter gått in för en fortsatt central utbildning. Vi understryka särskilt chefens för försvarsstaben uttalande, att, om ytterligare överväganden skulle bli erforderliga, han för sin del måste tillstyrka, för att effektiva stödåtgärder utan uppskov måtte komma

till stånd, att förslag framlägges redan till 1939 års riksdag om inrättande provisoriskt av en central flygskola samt om övriga av utredningen förordade stödåtgärder för privatflygningens utveckling, och att det definitiva ordnandet av den centrala flygskolans organisation och ställning skulle göras beroende av de erfarenheter, som kunna vinnas under det eller de närmaste åren.

En ytterligare anledning att nu utan uppskov lösa denna fråga anse vi ligga i de på senare tid utomordentligt skärpta utrikespolitiska förhållandena, vilka ställa ytterligare krav på vår försvarsberedskap såväl i personellt som i materiellt hänseende.»

Då frågan om privatflygningens organisation och statens förhållande till den bör lösas i huvudsaklig överensstämmelse med de av civilflygutredningen framlagda förslagen hava reservanterna — med åberopande av vad härövan anförts och med hänvisning i övrigt till motionerna I: 234 och II: 362 — hemställt,

att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 80 samt herr Lindströms m. fl. motion (I: 234) och herr Hagbergs i Malmö m. fl. motion (II: 362) må till *understöd åt privatflyget* för budgetåret 1939/40 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 564,500 kronor.

---