

Nr 29.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statligt stöd åt segelflygningen; given Solliden den 31 augusti 1940.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredraganden hemställt.

GUSTAF.

Thorwald Bergquist.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Solliden den 31 augusti 1940.

Närvarande:

Statsråden QUENSEL, BERGQUIST, BAGGE, DOMÖ.

Efter gemensam beredning inom försvars- och kommunikationsdepartementen anför föredraganden, statsrådet Bergquist:

I skrivelse den 12 augusti 1940 i anledning av en av svenska aeroklubben gjord framställning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt, att styrelsen måtte för understöd åt segelflygningen få disponera ett belopp av 60,000 kronor av anslag, som anvisats under sjätte huvudtiteln till understöd åt privatflyget.

Under hänvisning i övrigt till redogörelserna i proposition nr 80/1939 och årets statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, punkten 49) får jag i fråga om nämnda anslag här erinra om följande.

För budgetåret 1939/40 anvisades till understöd åt privatflyget ett reservationsanslag av 200,000 kronor. För samma ändamål anvisades för innevarande budgetår ett reservationsanslag av 193,000 kronor. Understödet är avsett att främja utbildning av privatflygare, därvid är förutsatt, att utbildningen skall äga rum på motorflygplan. Förstnämnda anslag beräknades på följande sätt:

Bihang till urtima riksdagens protokoll 1940. 1 saml. Nr 29.

	Kronor
Till premier för förvärvande av A:2-certifikat	70,000
Till premier för fortsatt flygträning	30,000
Till bidrag för inköp av skolflygplan	87,000
Till Kungl. Maj:ts disposition	13,000
	Kronor 200,000

Med ändring av ett den 5 maj 1939 meddelat beslut medgav Kungl. Maj:t genom beslut den 10 november samma år en viss höjning av premiernas belopp på grund av då ökade kostnader för flygutbildningen. Sålunda skulle premier för förvärvande av A:2-certifikat få utgå med 850 kronor i stället för med 700 kronor och premier för fortsatt flygträning (15 flygtimmar) med 600 kronor i stället för med 500 kronor. Genom beslutet den 5 maj 1939 bestämdes bidraget till inköp av skolflygplan till högst 60 procent av inköpspriset, därvid detta beräknades uppgå till högst 24,000 kronor. Den 7 juni 1940 medgav vidare Kungl. Maj:t, att det till Kungl. Maj:ts förfogande stående beloppet av 13,000 kronor jämväl finge användas till bidrag för inköp av skolflygplan.

Anslaget för innevarande budgetår å 193,000 kronor är beräknat på följande sätt:

	Kronor
Till premier för förvärvande av A:2-certifikat	72,000
Till premier för fortsatt flygträning	26,000
Till bidrag för inköp av skolflygplan	95,000
	Kronor 193,000

Genom beslut den 24 maj 1940 medgav Kungl. Maj:t, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finge disponera anslaget i huvudsaklig överensstämmelse med de grunder, som angivits i årets statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, sid. 133—136). Dessa grunder innebära i huvudsak, att premien för A:2-certifikat får utgå med högst 1,200 kronor, därest flygeleven icke är över 24 år, och med högst 1,000 kronor för det fall att eleven befinner sig i en ålder av 25—29 år. Premie för fortsatt flygträning må utgå med högst 650 kronor, därvid förutsättes att flygarens ålder icke överstiger 32 år. Bidrag till inköp av skolflygplan må lämnas enligt tidigare meddelade grunder, dock att med hänsyn till prisstegringar högsta inköpspriset, varå bidrag må utgå, ökats med tio procent.

Innan jag ingår på frågan om understöd åt segelflygningen torde jag få meddela följande uppgifter rörande dylik flygning:

För användande av segelflygplan gälla av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 11 mars 1937 utfärdade bestämmelser. Beträffande segelflygplan, som avses för yrkesmässig flygutbildning, offentlig uppvisning eller för utförande av glidflygningar över markområde, vars ägare icke lämnat särskilt tillstånd härför, eller som avses skola bogseras av motordrivet flygplan, gälla huvudsakligen i tillämpliga delar de kontrollbestämmelser, som föreskrivits för motordrivna flygplan.

Segelflygplan, som användas uteslutande för ägarens eget bruk, få nyttjas utan dylik kontroll, såvida följande villkor iakttagas:

Segelflygningarna få icke utföras i ändamål att yrkesmässigt meddela flyg- utbildning eller såsom offentlig uppvisning. Passagerare få icke medtagas. Segelflygningarna skola vara av lokal beskaffenhet och av sådan natur, att deras utsträckning med säkerhet låter sig fastställas i förväg. Segelflygningarna få endast företagas från och över markområde, vars ägare lämnat skriftligt tillstånd till desamma. Segelflygningarna få icke företagas över bebyggt område. Ägare till segelflygplan är skyldig att, sedan tillstånd av markägare erhållits och innan segelflygningar tagit sin början, till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avlämna uppgifter rörande segelflygplanets konstruktör och tillverkare samt längd, spännvidd och bäryta. Därjämte skall till styrelsen insändas sammanställningsritning jämte fotografi över planet. Samtidigt skall bifogas lämplig karta över det markområde, som avses komma till användning för flygningarna, bestyrkt avskrift av markägarens eller markägarnas tillstånd samt uppgivas vilken startmetod, som är avsedd komma till användning.

Svenska aeroklubben utfärdar för närvarande särskilda diplom, nämligen A-, B- och C-diplom för segelflygare, som genomgått vissa prov och därvid godkänts. Reglerna för dessa prov äro internationella och tillämpas av segelflygorganisationerna i de flesta länder, där segelflyg bedrivs. För förvärvande av de nämnda diplomerna gälla i huvudsak följande villkor:

A-diplom.

Fem felfria flygningar i rak linje, var och en om minst 20 sekunder. Varje landning skall ske inom en av kontrollanterna före provet utprickad landningsbana om totalt 20 meters bredd.

Den sjätte och sista flygningen skall utföras som en felfri rakflygning om minst 30 sekunder, efterföljd av en landning inom en på angivet sätt markerad landningsbana.

Samtliga sex landningar skola utföras perfekt och utan att skada flygplanet samt med minsta möjliga hastighet.

B-diplom.

Med gummirepstart:

Fem flygningar skola utföras, vardera om minst 60 sekunder. Varje flygning skall utföras i en S-formig bana och innehålla en höger- och en vänstersväng med minst 45° kursändring. Svängarna skola utföras runt av kontrollanterna angivna märken.

Med bil- eller vinschstart:

Fem flygningar skola utföras, vardera om minst 60 sekunder. Flygningarna skola omfatta minst en 360°-sväng, som utföres runt ett av kontrollanterna angivet märke. Av de fem flygningarna skola två utföras med vänstersväng och tre med högersväng.

C-diplom.

En segelflygning om minst 5 minuter med stigning över startplatsen eller flygning utan höjdförlust. Landningen skall ske utan att skada flygplanet.

I sin förutnämnda skrivelse till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har *svenska aeroklubben* anfört:

Då under närvarande förhållanden civil motorflygning över huvudtaget icke kan bedrivas inom landets flygklubbar, är det av vikt, att klubbarnas intresse vidmakthålles på annat sätt. Aeroklubben har därför sökt uppmuntra segelflyget, som är särskilt lämpligt att väcka ungdomens intresse för flygning.

Erfarenheterna från andra länder visa också, att segelflygning är en god grund för vidare utbildning till motorflygare. I vissa länder har till och med satts som villkor för antagande till motorflygutbildning, att eleven genomgått segelflygutbildning.

Under det nu pågående stormaktskriget har även segelflyget visat sig vara av mycket stor betydelse.

Då emellertid de ungdomar, som bedriva segelflygning, i regel icke ha sådana inkomster, att de själva kunna bekosta sin utbildning, är det nödvändigt, att segelflyget erhåller ett ekonomiskt stöd. Det skulle därför vara synnerligen önskvärt, att staten redan nu kunde träda in och stödja segelflyget.

Enligt vad aeroklubben under hand erfarit från luftfartsmyndigheten har på grund av de särskilda förhållanden, som varit rådande under större delen av föregående budgetår, statens understöd åt privatflyget icke kunnat helt utnyttjas. Den 1 juli återstod sålunda ett belopp om cirka 60,000 kronor.

Med hänsyn till det värde för försvarsberedskapen som segelflyget numera måste anses ha, och med beaktande av betydelsen att vidare utveckla ett skol- och utbildningssystem, som kräver ytterst obetydlig tilldelning av bensin och olja, får aeroklubben härmed hemställa, att luftfartsmyndigheten måtte vidtaga sådana åtgärder, att ovan nämnda 60,000 kronor kunde ställas till förfogande för understöd åt segelflyget.

Beträffande användningen av beloppet 60,000 kronor har aeroklubben föreslagit, att till utbildningspremier avses 11,750 kronor och till bidrag till materielanskaffning 48,000 kronor. Utbildningspremierna hava beräknats på följande sätt:

	Kronor
100 A-diplom à 50 kronor	5,000
75 B-diplom à 50 kronor	3,750
30 C-diplom à 100 kronor	3,000
	Kronor 11,750

Bidragen till materielanskaffningen hava förutsatts skola utgå med 80 procent av anskaffningskostnaden. Bidragsbeloppet 48,000 kronor skulle förslagsvis fördelas på följande sätt:

	Kronor	Kronor
5 st. Grunau Baby eller liknande à 4,000 kronor	20,000	
4 st. DFS-Olympia eller liknande à 6,000 kronor	24,000	
2 st. Goevier (2-sitsiga) à 8,000 kronor	16,000	
	60,000	
80 procent därav		48,000

Över aeroklubbens framställning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inhämtat yttrande av *chefen för flygvapnet*. Denne har däri uttalat, att statligt stöd åt segelflygningen syntes motiverat samt att därvid i första hand åtgärder borde vidtagas i syfte att få disponera förefintlig reservation å det för budgetåret 1939/40 anvisade anslaget.

I sin skrivelse den 12 augusti 1940 har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anfört:

Statens understöd åt privatflyget har hitintills endast avsett ett främjande av den motoriserade privatflygningen. Nu rådande krisförhållanden med

därav föranledda inkallelser av lärarkrafter samt i all synnerhet bristen på drivmedel hava emellertid medfört, att motorflygningen icke kunnat organiseras och bedrivnas i den omfattning, som var avsedd vid statsunderstödet inrättande. Nämda förhållanden hava nämligen i stort sett omöjliggjort flygutbildningen vid de civila flygklubbarna. För att i någon mån råda bot härpå har svenska aeroklubben i samverkan med flygvapnet inrättat en central flygskola i Eskilstuna. En på sådant sätt anordnad flygutbildning är givetvis mest ändamålsenlig för uppnäendet av det syftsmål, som numera trätt i förgrunden, nämligen flygvapnets förseende med flygutbildade reserver. Inställandet av flygutbildningen vid de civila flygskolorna ute i landet har emellertid föranlett, att den breda grunden för utbildningen, som förutsatte, att eleverna skulle kunna utbildas på fritid i närheten av hemorten, undanryckts. Ur civil synpunkt är en decentraliserad flygutbildning såtillvida önskvärd, då den i större utsträckning medverkar till att bibringa den stora allmänheten kännedom och intresse för privatflyget. Det är emellertid att förvänta, att så snart fredliga förhållanden inträtt, tillgången på lärarpersonal och lämplig materiel blir sådan, att flygutbildningen kan komma i gång inom olika delar av landet.

Styrelsen meddelar härefter, att det för budgetåret 1939/40 anvisade reservationsanslaget till understöd åt privatflyget disponerats på följande sätt, nämligen till inköp av åtta skolflygplan 100,000 kronor, till utdelande av 26 premier för förvärvande av A:2-certifikat 21,950 kronor samt för utdelande av tre premier för fortsatt flygträning 1,600 kronor. Sammanlagt hava således utbetalats 123,550 kronor, och anslagsreservationen utgör 76,450 kronor. Upplysningsvis meddelar styrelsen vidare, att, utöver förenämnda utdelade premier, 25 premier för förvärvande av A:2-certifikat samt 12 premier för fortsatt flygträning beviljats men ännu ej utbetalats, enär vederbörande elever måst avbryta sin utbildning på grund av rådande bensinbrist.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller härefter, att senare erfarenheter givit vid handen, att segelflygningen hade stort värde som förberedelse för utbildning till motorflygning samt att den vore ett effektivt medel för höjandet av flygintresset och flygkännedomen inom landet. Med hänsyn härtill syntes det styrelsen önskvärt, att staten ekonomiskt stödde utvecklingen av segelflygningen.

I fråga om den inom landet bedrivna segelflygningen samt grunderna för ett statligt stöd åt densamma anför styrelsen:

Segelflygning bedrivs för närvarande inom ett stort antal klubbar antingen enbart eller gemensamt med motorflygning. Segelflygklubbarna äro i allmänhet anslutna till svenska aeroklubben, inom vilken tillsatts en särskild kommitté för handhavande av de frågor, som sammanhöra med segelflygningens bedrivande. Då klubbarna för sin ekonomiska verksamhet äro hänvisade till inkomster från föreningsavgifter samt eventuella frivilliga bidrag, hava deras inkomster ej medgivit att i erforderlig utsträckning anställa kvalificerade instruktörer eller anskaffa högvärdiga segelflygplan. Aeroklubben har visserligen lämnat understöd till de klubbar, vilka själva byggt segelflygplan, ävensom anordnat olika kurser för utbildning av segelflyginstruktörer, men då aeroklubbens möjligheter härutinnan äro begränsade synes det erforderligt, att understöd lämnas segelflyget, så att det kan nå den utveckling, som bör eftersträvas.

Segelflygklubbarnas kostnader för utbildningsverksamheten bestå huvudsakligen i utgifter för organisation, instruktör, materielanskaffning, försäkringar och avskrivningar å materiel. Därest staten, på sätt ovan förordats, skall ekonomiskt stödja segelflygningens utveckling, synes, såvitt nu kan bedömas, bidrag böra lämnas dels till driftskostnaderna i samband med utbildningsverksamheten, dels ock till anskaffning av viss segelflygmateriel.

Statens understöd till driftkostnaderna kan tänkas utgå enligt huvudsakligen två alternativ, antingen genom vissa bestämda bidragsbelopp till klubbarna, som utbetalas, sedan de styrkt sig fylla vissa fordringar, avseende möjligheterna att bedriva skolverksamhet och därvid även uppnått vissa minimiprestanda, eller ock genom lämnande av premier för avläggande av de prov, som fastställts för utbildning till glid- och segelflygare. Det förra förfaringsättet torde, med hänsyn till de vitt varierande förutsättningar, under vilka klubbarna arbeta, vara mindre lämpligt. Med anledning härav och då det senare förfaringsättet visat sig ändamålsenligt vid statens understöd till motorflyget, får styrelsen i avvaktan på närmare erfarenheter av segelflygverksamheten förorda, att nu ifrågavarande statsbidrag lämnas i form av premier för avlagda prov.

Då premierna för segelflygutbildningen huvudsakligen böra tilldelas yngre personer, synas vissa åldersgränser böra bestämmas. I fråga om premiernas storlek bör vidare en undersökning av de verkliga utgifterna för utbildningen vidtagas för att få fram en lämplig avvägning av premiebeloppen. Styrelsen förutsätter nämligen, att eleverna själva skola vidkännas viss del av kostnaderna för utbildningen. Då det belopp, som enligt aeroklubbens förslag skulle utdelas i premier, icke uppgår till mera än 11,750 kronor, torde det kunna uppdragas åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att efter samråd med chefen för flygvapnet och aeroklubben utarbeta och meddela härför erforderliga villkor ävensom att fastställa de olika premiebeloppens storlek.

I anslutning härtill uttalar styrelsen, att det för ordnandet av en rationell utbildning av segelflygare emellertid först och främst vore erforderligt, att ett antal för utbildningen lämpliga segelflygplan anskaffades. Härom anför styrelsen:

Byggande av glid- och enstaka segelflygplan bedrivs visserligen i utbildningssyfte inom de olika segelflygklubbarna. Denna byggverksamhet är givetvis avsedd att fortsätta, då utövarna härigenom erhålla — förutom färdighet i utförandet av trä- och metallarbeten — en elementär teknisk utbildning i grunderna för flygplans konstruktion och byggnadssätt över huvud taget. Byggandet av de moderna och högvärdiga segelflygplan, som numera användas vid den egentliga segelflygutbildningen, ställer emellertid så stora fordringar på flygplanens konstruktion och tillverkning, att den ej lämpligen bör överlätas åt amatörtillverkning. Då kostnaderna för anskaffning av dylika segelflygplan äro relativt stora, synes det påkallat, att staten lämnar bidrag till anskaffningen av desamma.

Den av aeroklubben föreslagna anskaffningen av nya segelflygplan synes i betraktande av den nuvarande mindre tillfredsställande uppsättningen av flygplan vara väl motiverad. Med hänsyn till klubbarnas starkt begränsade ekonomiska resurser torde det vara erforderligt, att staten lämnar ett relativt högt bidrag och får styrelsen tillstyrka, att statsbidrag utgår med den av aeroklubben föreslagna andelen eller således 80 procent av anskaffningskostnaden. Såsom villkor för åtnjutande av bidrag torde böra uppställas, att flygplanet alltid skall hållas försäkrat till flygplanetets fulla värde, samt att garantier finnas för att, därest flygplanet försäljes eller verksamheten

nedlägges eller flygplanet av annan orsak icke kommer till avsedd användning, ett belopp, motsvarande statsbidraget efter med hänsyn till flygplanets användning gjord avskrivning, antingen återbetales till staten eller också disponeras för nytt inköp för skoländamål. Dessutom bör föreskrivas, att utbetalning ej må ske, förrän det visats, att för inköpet erforderligt belopp, utöver statsbidraget, finnes disponibelt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller härefter, i anslutning till det anförda, angelägenheten av att, därest statsbidrag skulle komma att lämnas segelflyget, en fullständig plan över verksamheten och dess organisation finnes upprättad. Styrelsen förutsätter, att aeroklubben snarast möjligt kommer att framlägga en dylik plan.

Genomförandet av det av aeroklubben framlagda förslaget komme, anför styrelsen slutligen, att för styrelsen medföra ökat arbete och ansvar. Då arbetskrafterna å luftfartsinspektionen under normala förhållanden vore hårt belastade, torde det vara nödvändigt att räkna med en förstärkning av sagda arbetskrafter. Styrelsen finge i detta sammanhang erinra om att styrelsen i sina anslagsäskanden till senaste års riksdagar hemställt om anvisande av medel till anställande av arbetskraft för omhänderhavandet av de med segelflygningen sammanhängande göromålen. Då biträdande luftfartsinspektören sedan $\frac{3}{4}$ år varit inkallad till militärtjänstgöring och nyanställning av personal efter dennes vikarie icke företagits, hade emellertid styrelsen möjligheter att — så länge nuvarande inskränkningar i motorflygningen fortfarande — av disponibla medel anställa en med segelflygning förtrogen arbetskraft.

1937 års civilflygutredning, vars betänkande låg till grund för det för 1939 års lagtima riksdag framlagda förslaget om understöd åt privatflyget, uttalade rörande frågan om statligt stöd åt segelflygningen, att utredningen ansåge sig kunna förordna stöd åt denna endast under förutsättning, att en föregående segelflygutbildning kunde antagas medföra en förkortad och därmed förbilligad utbildning för motorflygare. Då meningarna härom bland de å området sakkunniga voro delade och utredningen för egen del på denna punkt hyste tveksamhet, ansåg sig utredningen icke böra föreslå ett statligt ekonomiskt stöd åt segelflygningen. Utredningen förutsatte, att sådan även utan ett dylikt stöd skulle kunna nå en i och för sig önskvärd utveckling. En av utredningsmännen hade emellertid på denna punkt en mot majoriteten inom utredningen avvikande mening och föreslog, att ett anslag å 20,000 kronor måtte anvisas till stöd för segelflygningens utveckling.

Vid anmälan av frågan i statsrådet (proposition nr 80/1939) uttalade min företrädare i ämbetet, att han, då viss tveksamhet syntes råda i fråga om segelflygningens betydelse för lösande av de uppgifter, som statens stöd åt privatflyget närmast toge sikte på, ansåge sig i anslutning till den av majoriteten inom 1937 års civilflygutredning intagna ståndpunkten icke kunna för det dåvarande förordna något bidrag till segelflygningens utveckling.

Under den tid som gått, sedan frågan om ett statligt stöd åt segelflygningen var föremål för övervägande från statsmakternas sida, torde uppfatt-

ningen om segelflygningens betydelse hava i viss mån ändrats. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har sålunda i sin nu förevarande framställning uttalat, att senare erfarenheter givit vid handen, att segelflygningen hade stort värde som förberedelse för utbildning till motorflygning samt att den vore ett effektivt medel för höjande av flygkännedomen inom landet. Chefen för flygvapnet har jämväl funnit skäl föreligga för ett statligt stöd åt segelflygningen. Det kan i detta sammanhang påpekas, att i åtskilliga främmande länder segelflygningen vunnit omfattande ekonomiskt och annat stöd från statsmakternas sida. I Finland, för att anföra ett exempel, antagas för närvarande inga elever till motorflygning eller aspiranter till flygvapnet, som icke genomgått utbildning i segelflygning.

Även mig synes det sannolikt, att segelflygningen äger en viss betydelse såsom en förberedelse för motorflygningen. I många hänseenden äro principerna för flygning likartade, oavsett om flygningen utföres med motor- eller segelflygplan, varför det synes mig skäligt antaga att de erfarenheter, som förvärfvas under segelflygning — i synnerhet med högvärdiga segelflygplan — kunna vara segelflygaren till gagn vid hans senare utbildning till motorflygare.

Statens stöd åt den privata motorflygningen har i huvudsak grundats på den nytta för flygvapnets del, som ett väl utvecklat privatflyg kan anses äga. Då av det förut anförda framgår, att segelflygningen kan anses utgöra en lämplig förberedande utbildning för blivande motorflygare, följer därav, att den också kan vara till indirekt nytta för rekryteringen av militära flygare. Jag finner därför skäl tala för, att staten under nu rådande förhållanden genom ekonomiskt stöd främjar jämväl utvecklingen av segelflygningen.

Vad angår understödets omfattning har jag intet att erinra mot det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna beloppet, 60,000 kronor. Beloppet synes böra bestridas av tidigare anvisade anslag till understöd åt privatflygningen. Understödet anser jag böra i anslutning till principerna för understöd åt motorflygningen utgå i form av premier för avläggande av vissa prov samt bidrag till inköp av segelflygplan. Beträffande de närmare grunderna för understödets utbetalande torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att meddela beslut sedan en fullständig plan över segelflygverksamheten och dess organisation upprättats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Till styrelsens förslag om en förstärkning av arbetskrafterna å styrelsens luftfartsavdelning på grund av avdelningens ökade befattning med segelflygningen torde ställning behöva tagas först i samband med nämnda beslut. Något särskilt anslag för ändamålet torde icke vara erforderligt, enär den i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsanslag ingående posten till grundavlöningar torde förslå till utgiftens bestridande.

Då ett stödjande av segelflygningen på sätt här förordats innebär en ändrad disposition av anslaget till understöd åt privatflyget torde frågan böra underställas riksdagens prövning.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att av de för budgetåren 1939/40 och 1940/41 anvisade anslagen till understöd åt privatflyget ett sammanlagt belopp av 60,000 kronor må få användas till understöd åt segelflygningen enligt grunder, som av Kungl. Maj:t bestämmas.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

G. von Euler.
