

Nr 165.

Ankom till riksdagens kansli den 8 juni 1943 kl. 1 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition
angående anslag för budgetåret 1943/44 till under-
stöd åt privatflyget.*

(1:a avd.)

I propositionen nr 264 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över försvarsärenden för den 30 april 1943, föreslagit riksdagen att för budgetåret 1943/44 under riksstatsens fjärde huvudtitel anvisa dels till Understöd åt privatflyget ett reservationsanslag av 192,000 kronor; dels ock till Engångsanskaffning av materiel m. m. för privatflyget ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

På därom av Kungl. Maj:t gjord framställning anvisade riksdagen till understöd åt privatflyget för budgetåren 1939/42 respektive 200,000 kronor, 193,000 kronor och 190,000 kronor, vilka medel i första hand avsågos att användas till utbetalande av premier för förvärvande av A: 2-certifikat och för fortsatt flygtränning samt till bidrag till inköp av skolflygplan.

På grund av krisförhållandena och i synnerhet bristen på drivmedel kunde emellertid motorflygningen icke organiseras och bedrivas i avsedd omfattning. Sedan i anledning därav fråga uppkommit om disponerande av de anslag, som anvisats till understöd åt motorflygningen men alltså icke kunnat utnyttjas för detta ändamål, för ekonomiskt bidrag till segelflygningen, medgav Kungl. Maj:t enligt beslut den 6 december 1940, efter riksdagens hörande, att av de för budgetåren 1939/40 och 1940/41 anvisade anslagen till understöd åt privatflyget ett belopp av 60,000 kronor finge av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen disponeras till premier för förvärvande av segelflygdiplom samt till bidrag till inköp av segelflygplan. Enligt särskilda Kungl. Maj:ts beslut den 30 oktober 1941 och den 9 oktober 1942 ha ytterligare tillhoppa 165,000 kronor av de till understöd åt privatflyget anvisade anslagen ställts till förfogande för bidrag till segelflygverksamheten.

Med hänsyn till det statsfinansiella läget och till förefintlig reservation upptog riksdagen icke något anslag till understöd åt privatflyget för budgetåret 1942/43.

I sin skrivelse nr 374 i anledning av propositionen nr 210 angående den fortsatta utbyggnaden och organisationen av landets försvarskrafter anförde 1942 års riksdag, att privat- och sportflygningen syntes vara av sådan militär betydelse — främst ur rekryteringssynpunkt — att denna flygverksamhet borde

stödjas av staten samt att formerna för detta stöd samt frågan om civilflygets ställning till chefen för flygvapnet snarast borde utredas.

Med anledning härav har Kungl. Maj:t tillkallat vissa utredningsmän för att verkställa utredning rörande understödjande av privatflyget. Dessa sakkunniga hava den 23 februari 1943 avgivit betänkande med förslag till statliga åtgärder för stödjande av den privata motorlösa flygningens och modellflygningens utveckling.

I propositionen har redogjorts för privatflygets nuvarande ställning (sid. 6—10). Här må i korthet framhållas följande.

Den statliga tillsynen över den civila luftfarten utövas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom luftfartsmyndighet. Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen handläggas samtliga luftfartsärenden av järnvägs- och luftfartsbyrån. Under byråchefen sorterar på luftfartssidan luftfartsinspektionen med luftfartsinspektören såsom föredragande. Jämlikt särskilt beslut av Kungl. Maj:t är vid förstärkt försvarsberedskap och mobilisering byråchefen å styrelsens järnvägs- och luftfartsbyrå jämte byråns luftfartsavdelningar ävensom den av styrelsen förvaltade markorganisationen med flygplatser, flygfyrar, personal och utrustning underställd chefen för flygvapnet, därvid byråchefen skall under chefen för flygvapnet fungera som luftfartsmyndighet.

Under det att skolorna för den civila motorflygutbildningen i fråga om tillsynen sorterat direkt under luftfartsmyndigheten, har till följd av föreskriften, att den centrala ledningen av den statsunderstödda segelflygverksamheten skall omhänderhavas av en av svenska aeroklubben anställd chefsinstruktör, aeroklubben inskjutits såsom mellaninstans för handhavandet av ledningen av nämnda verksamhet. Härigenom och genom sina insatser i övrigt till privatflygets befrämjande har aeroklubben kommit att intaga en dominerande ställning inom den statsunderstödda privatflygverksamheten. I fråga om fordringarna för glid- och segelflygdiplom må följande framhållas. För glidflygdiplom A omfattar provet fem rakflygningar, vardera av minst 20 sekunders varaktighet, samt en rakflygning om minst 30 sekunders varaktighet och med landning varje gång inom en utprickad landningsbana. Flygproven skola utföras inom en tidrymd av ett år. För glidflygdiplom B fordras fem flygningar vardera om minst 60 sekunders varaktighet, med kursändring på angivna punkter i banan och mållandning. Även för flygproven till B-diplom gäller, att de skola vara utförda inom en tidrymd av ett år. Provet för segelflygdiplom C omfattar en segelflygning av minst 5 minuters varaktighet med höjdvinst över startplatsen eller flygning utan höjdförlust. Härtill komma de internationella segelflygmärkena (silver-C och guld-C).

Utskottet lämnar här nedan en kortfattad redogörelse för innehållet i ovan nämnda sakkunnigas förslag, i vad detsamma till en början avser *grunderna för stödjande av privatflyget*.

Utredningen har på anförda skäl funnit, att ett väl utvecklat privatflyg i skilda hänseenden kan vara av sådant värde för försvaret, att det framstår som ett statligt intresse, att privatflyget ytterligare utvecklas. På grund härav och med hänsynstagande jämväl till att privatflygverksamheten hittills icke varit

i stånd att själv bära de dryga kostnader dess utövande kräver, har det synts utredningen skäligen, att staten genom ekonomiskt stöd bidrager till att möjliggöra en dylik utveckling.

Principiellt ha därvid samtliga verksamhetsgrenar inom privatflyget ansetts vara av sådan betydelse, att de böra stödjas. Då emellertid på grund av den rådande bristen på drivmedel praktiskt taget all privat motorflygutbildning för närvarande vore nedlagd och det måste anses vanskligt att bedöma, under vilka omständigheter det privata motorflyget kunde komma att arbeta, sedan ändrade förhållanden inträtt, syntes frågan om dess understödjande lämpligen böra ställas på framtiden. Utredningen har därför utgått från att statligt understöd av privatflyget tills vidare bör avse allenast det motorlösa flygets och modellflygets verksamhet.

Den fortsatta utvecklingen av det motorlösa flyget bör enligt utredningens mening i första hand inriktas på sådana åtgärder, som öka möjligheterna för flygvapnet att bland segelflygarna erhålla ett i möjligaste mån lämpligt urval för flygvapnets rekrytering av flygande personal, varvid utredningen främst tagit sikte på officerare och reservofficerare samt värnpliktiga flygförare (reservförare). Den utbildning, som hittills kunnat bedrivas inom segelflygverksamheten, hade, anför utredningen, visat sig icke vara en tillräcklig grundval för uttagning av elever till militär flygutbildning. En förbättrad rekryteringsbas kan enligt utredningens mening erhållas därigenom, att ett lämpligt antal segelflygare, som genomgått C-utbildning — utredningen har räknat med ett antal av 200 — beredes tillfälle att erhålla en kompletterande högre utbildning, som tillrättalägges på sådant sätt, att under utbildningens gång kan bedömas elevens lämplighet för antagning vid flygvapnet. För att ett tillfredsställande urval skulle kunna skapas för denna högre utbildning måste flygverksamheten inom de lägre utbildningsstadierna givas en väsentligt större omfattning än för närvarande. Ehuru utredningen utgår från att bidrag i minst samma omfattning som hittills skall kunna påräknas från såväl enskilda som kommuner, har utredningen dock ansett, att den avsedda utvecklingen såväl kvantitativt som kvalitativt av det motorlösa flyget erfordrar en avsevärd ökning av statens ekonomiska insatser. Statsunderstödet borde dock lämnas i sådana former, att det enskilda intresset icke avtrubbades.

Den av utredningen förordade högre utbildningen efter C-diplom har ansetts böra omfatta fortsatt segelflygning samt därjämte visst mått av utbildning i instrumentflygning och i vissa avancerade manövrar. Till utbildning borde ifrågakomma segelflygare, som uppfyllde för antagning till aspiranter eller värnpliktiga flygförare (reservförare) vid flygvapnet stadgade villkor i fråga om ålder. Denna utbildning — av utredningen benämnd D-utbildning — borde för att lämna åsyftat resultat centraliseras till en för hela landet gemensam segelflygskola. Härigenom skulle också möjliggöras för flygvapnet att utöva den kontroll över utbildningen, som måste krävas för att ett från flygvapnets synpunkt godtagbart resultat skulle kunna ernås. Med hänsyn till syftet med en sådan segelflygskola syntes principiellt samtliga kostnader för densamma böra bestridas av statsmedel.

Utredningen har övervägt frågan huruvida D-utbildningen borde bedrivas under civil eller militär ledning och funnit sig på anförda skäl böra föreslå, att den ifrågasatta D-utbildningen, i vart fall tills vidare och intill dess närmare erfarenheter vunnits beträffande resultatet av densamma, anknytes till den civila segelflygverksamheten.

Såsom förläggningsplats för den centrala segelflygskolan, rikssegelflygskolan, har utredningen föreslagit Alleberg i närheten av Falköping, där aeroklubben redan utfört vissa anläggningar för segelflygning. Av utredningen beräknade kostnader för skolan hänföra sig till markförvärv, anläggning av start- och landningsbanor, byggnadsföretag, anskaffning av materiel för utbildningen samt årliga utgifter för skolans drift. Utredningen har räknat med att rikssegelflygskolan skulle under tiden för iordningställandet av anläggningarna å Alleberg kunna provisoriskt anordnas vid något lämpligt krigsflygfält.

För att rekryteringen av elever till D-utbildningen skall kunna säkras har utredningen, som utgått från att den förberedande glid- och segelflygutbildningen fortfarande skall bedrivas av den nuvarande privatflygorganisationen, ansett det erforderligt att staten lämnar bidrag till denna förberedande utbildning i sådan utsträckning, att verksamheten erhåller en omfattning, som möjliggör utbildning av tillräckligt antal elever i A-, B- och C-kurserna. Det statliga understödet till denna lägre flygutbildning bör enligt utredningens förslag omfatta bidrag till kostnaderna för flygmateriel jämte viss för utbildningen nödvändig utrustning samt till uppförande av hangarer för materiels förvaring, löner till en chefsinstruktör för segelflyget, en assistent till denne och ett mindre antal — förslagsvis fyra — instruktörer, avsedda att biträda chefsinstruktören vid ledningen och övervakningen av flygutbildningen på skilda orter i landet, samt bidrag till kostnaderna för anordnande årligen av centrala kurser för utbildning av instruktörer av olika slag vid klubbarna.

Utredningen har emellertid räknat med att flygklubbarna, trots de bidrag som sålunda skulle komma att direkt eller indirekt utgå till den lägre flygutbildningen, för sin utbildningsverksamhet komma att få vidkännas ganska höga kostnader, vilka till huvudsaklig del måste täckas av kursavgifter, som uttagas av eleverna. För att tillräckligt antal elever till den föreslagna D-utbildningen skall säkerställas har utredningen därför ansett det nödvändigt att i viss utsträckning bibehålla de hittills utgående utbildningspremierna. Utredningen har därför jämväl föreslagit, att till manliga elever i sådan ålder att de kunna komma i fråga till antagning vid flygvapnet utbetalas diplompremier såsom bidrag till kostnaderna för avlagda förberedande glid- och segelflygprov.

Jämväl modellflygverksamheten, vilken utgör den breda basen för rekryteringen till den övriga privatflygverksamheten, bör enligt utredningens åsikt komma i åtnjutande av statsunderstöd. Utredningen föreslår, att understöd till modellflyget skall utgå i form av visst årligt belopp, som ställes till vederbörande medelsförvaltande myndighets förfogande att användas främst till bidrag till anskaffning av arbetslokaler och verktyg samt därutöver jämväl till verksamheten i övrigt. Vidare syntes bidrag böra utgå till

årliga kurser för utbildning av modellflyginstruktörer samt till avlönande av en särskild förste instruktör, som ansåges erforderlig för den centrala ledningen och övervakningen av modellflygverksamheten.

I vad avser förslaget om inrättande av en rikssegelflygskola har utredningen icke varit enig, i det att en av utredningsmännen på denna punkt avgivit särskilt yttrande.

Reservanten har på anförda skäl förklarat sig ur såväl principiella som ekonomiska synpunkter icke kunna dela majoritetens uppfattning, att D-utbildningen borde bedrivas i civil regi. En ur ekonomiska synpunkter godtagbar D-utbildning kan enligt reservantens åsikt överhuvud genomföras, endast om den i lämplig form anknytes till flygvapnet med dess stora resurser. Reservanten har förordat decentraliserad utbildning på flottiljerna av de civila eleverna såsom varande det ur statsekonomisk synpunkt ojämförligt fördelaktigaste.

I skrivelse den 9 april 1943 hava chefen för flygvapnet och flygförvaltningen framställt förslag om anordnande av en s. k. praktikanttjänstgöring vid flygvapnet och på anförda skäl hemställt, att vid flygvapnets förband finge under instundande sommar anordnas praktikanttjänstgöring under omkring en månad för sammanlagt 165 gymnasister, att dessa måtte på kronans bekostnad erhålla erforderlig uniformsbeklädnad (överdragskläder och flygtjänstmössa), utspisning, förläggning samt resor i samband med in- och utryckning samt att kostnaderna därför, vilka beräknats till 13,000 kronor, finge bestridas från flygvapnets för förplägnad, beklädnad m. m. avsedda anslag.

Efter att hava redogjort för myndigheternas över de sakkunnigas förslag i nu förevarande del avgivna yttranden har *departementschefen* för egen del i ärendet anført följande.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår har det statsunderstöd, som hittills utgått till privatflyget, ursprungligen avsetts för befrämjande av den motoriserade privatflygningen. Genom omständigheternas tryck — närmast den av rådande krisförhållanden framkallade bristen på drivmedel — ha emellertid de anvisade statsanslagen i stor utsträckning disponerats till understödjande av segelflygning, vilket ändamål tidigare icke åtnjutit direkt statsunderstöd. De av riksdagen anvisade anslagen ha dock icke i sin helhet använts under de budgetår, för vilka de varit avsedda; på grund av att motorflygning icke kunnat bedrivas i avsedd omfattning ha reservationer uppstått, vilka varit tillräckliga för att möjliggöra understödjande av privatflyget även under innevarande budgetår, ehuru särskilt anslag å riksstaten icke anvisats för ändamålet. Med utgången av löpande budgetår torde dock de till förfogande stående medlen vara praktiskt taget i sin helhet förbrukade, varför fråga uppkommer, huruvida privatflyget även i fortsättningen bör åtnjuta statsmakternas stöd.

Av redogörelsen framgår vidare, att 1942 års riksdag i anknytning till ett uttalande av mig vid anmälan av propositionen 1942: 210 framhöll, att privat- och sportflygningen syntes vara av sådan militär betydelse, att denna flygverksamhet borde stödjas av staten. Den utredning i ämnet, som i samband därmed begärdes av riksdagen, har enligt det föregående verkställts. Utredningen, för vars principiella delar jag i korthet redogjort, har utmynnat i förslag rörande utvidgning och differentiering av den hittillsvarande understödsverksamheten.

Privatflyget har, såsom utredningsmännen påpekat, praktisk betydelse för försvarsväsendet främst därigenom att det hos ungdomen väcker intresse för flygning samtidigt som det skapar förutsättningar för genomförandet av ett förberedande urval bland den ungdom, från vilken flygvapnets personal rekryteras. Att även civilflyget ernår fördelar härigenom är tydligt. Privatflygets betydelse för rekryteringen av flygpersonal ökas i samma mån som den militära och civila flygverksamheten utvidgas. I en tid då flyget undergår en kraftig utveckling är det därför av särskild vikt att privatflygets möjligheter till underlättande av rekryteringen av flygpersonal tillvaratagas. I vad mån härutöver privatflyget kan komma att medföra fördelar i form av mindre lång övnings-tid och ökad flygskicklighet kan icke nu tillförlitligt bedömas. Det förefaller emellertid sannolikt, att privatflyget även i dessa hänseenden kommer att bliva av betydelse.

Från dessa utgångspunkter finner jag det ur försvarsväsendets synpunkt icke vara välbetänt, om privatflyget undandrogenes det statsunderstöd, av vilket det hittills erhållit del. Fastmer anser jag starka skäl tala för ytterligare åtgärder från statens sida med syfte att stödja och utveckla privatflyget. Detta synes så mycket mer angeläget som i motsatt fall de jämförelsevis höga kostnaderna skulle från flygutbildning utestänga de ekonomiskt mindre bärkraftiga folkgrupperna. Med hänsyn till nu rådande förhållanden torde intet vara att erinra mot att de ifrågasatta åtgärderna tills vidare begränsas till att avse det motorlösa flyget och modellflyget.

De skäl, som sålunda anförts för beredande av fortsatt stöd åt privatflyget, motivera, att på fjärde huvudtiteln uppföres anslag för ändamålet. I samband härmed bör emellertid understödsverksamheten få sådan utformning, att försvarsväsendet erhåller största möjliga utbytte av densamma. Från denna utgångspunkt möter det förslag, som av utredningsmännen framlagts, från min sida i princip icke någon väsentligare erinran. En höjning av utbildningsstandarden är sålunda nödvändig och även en sådan inriktning av understödsverksamheten, att det statliga bidraget framför allt kommer dem till del, som kunna tänkas komma att i fortsättningen rekrytera flygvapnets kadrar.

Den av utredningen förordade högre utbildningen efter C-diplom är ur denna synpunkt av betydelse och bör enligt min åsikt i en eller annan form förverkligas. Inom utredningen liksom även i de i ärendet avgivna remissutlåtandena ha emellertid framkommit delade meningar rörande en vid genomförandet av detta förslag mycket viktig punkt, nämligen i fråga om utbildningens organisation. Mot varandra stå i huvudsak två olika förslag. Enligt det ena förslaget bör den högre utbildningen centraliseras till en för hela landet gemensam segelflygskola, förlagd till Alleberg och anknuten till den civila flygverksamheten. Enligt det andra förslaget bör flygvapnet omhändertaga denna utbildning och för ändamålet tillhandahålla utbildningsmateriel och flygfält. För egen del har jag icke kunnat undgå att finna de vid ett genomförande av det förra förslaget uppkommande kostnaderna — engångskostnader å tillhoppa 2,460,000 kronor, varav ett belopp av 1,560,000 kronor i form av kapitalinvesteringar, och en årlig kostnad vid fullt utbyggd organisation av 384,000 kronor — höga. I hög grad tveksamt synes det mig vidare vara, om Alleberg erbjuder sådana förutsättningar för en mer omfattande utbildningsverksamhet och sådana utvecklingsmöjligheter, att ytterligare kapitalinvesteringar på denna plats böra komma i fråga. Å andra sidan har jag icke funnit utrett, att flygvapnet för närvarande är i stånd att ombesörja denna utbildning. Med hänsyn härtill synes det mig nödvändigt att denna sida av förslaget blir föremål för fortsatt övervägande, varvid bör eftersträvas en väsentlig minskning av kostnaderna. Jag finner det icke uteslutet att flygvapnet, sedan dess utbyggande slutförts eller i det närmaste fullbordats, skall

vara i tillfälle att säkrare överblicka möjligheterna att taga befattning med denna verksamhet. Vid de fortsatta övervägandena bör detta spörsmål tagas under förnyad omprövning och vidare närmare undersökas de möjligheter som kunna föreligga att, i avbidan på en definitiv lösning, med anlitande av de statsbidrag, som kunna komma att anvisas, provisoriskt anordna högre segelflygutbildning i en eller annan form. Jag har intet att erinra emot att samtidigt, intill dess en tillfredsställande högre segelflygutbildning kommit till stånd, praktikanttjänstgöring anordnas vid flygflottilljerna i enlighet med det av chefen för flygvapnet och flygförvaltningen i skrivelsen den 9 april 1943 framlagda förslaget med anlitande i mån av tillgång på medel utav flygvapnets för förplägnad, beklädnad m. m. avsedda anslag. Det bör emellertid beaktas, att sådan tjänstgöring icke kan ersätta den bredare lagda flygutbildning, som framstår som ett önskvärt slutmål för den privata flygutbildningen.

Då det sålunda icke är möjligt att i detta sammanhang till slutlig prövning upptaga frågan om anordnande av en central segelflygskola, finner jag mig böra i det följande begränsa mitt förslag till att avse väsentligen fortsatt understöd åt flygklubbarna och dessutom understöd i viss omfattning till den centrala organisationen för anställande av instruktörspersonal. Min mening är därvid, att understödet till flygklubbarna och det statliga bidraget i övrigt skola utgå i sådan utsträckning, att arbetet kan bedrivas på effektivare sätt än hittills varit möjligt.

Såsom av det föregående framgår ha de sakkunniga berört jämväl frågan om privatflygningen såsom ett intresse ur armésynpunkt med hänsyn till användningen av motorlösa flygplan som transportmedel. På grund av pågående överväganden rörande anordnande av en transportflygorganisation för försvarsväsendet har emellertid utredningen icke funnit sig böra närmare ingå på detta spörsmål. För egen del saknar jag med hänsyn härtill möjlighet att nu taga ställning till denna fråga men förutsätter, att spörsmålet senare skall komma under bedömande.

I fråga om *understöd åt den lokala flygverksamheten* har flygutredningen framhållit, bland annat, följande.

Flygutredningens förslag till statsbidrag åt den lokala flygverksamheten omfattar,

löner till en chefsinstruktör för segelflyget, en assistent till denne, en förste instruktör för modellflyget samt fyra instruktörer, biträden åt chefsinstruktören,

bidrag till kostnaderna för anordnande årligen av centrala kurser för utbildning av instruktörer av olika slag vid klubbarna,

bidrag till klubbarna för bestridande av kostnaderna för flygmateriel jämte viss för utbildningen nödvändig utrustning samt till uppförande av hangarer, understöd åt modellflyget samt

premier för avlagda glid- och segelflygdiplom.

Förenämnda instruktörspersonal har utredningen ansett nödvändig, om enhetlig ledning och övervakning av den decentraliserade flygutbildningen skall kunna åstadkommas. I årsarvoden till personalen, som borde lyda direkt under aeroklubbens centralorganisation, har utredningen föreslagit 12,000 kronor till chefsinstruktören, 6,000 kronor till assistenten samt 8,400 kronor till envar av de biträdande instruktörerna och förste instruktören för modellflyget.

Statsbidrag till anordnande av centrala instruktörskurser har av utredningen motiverats med att tillgången på goda instruktörer i tillräckligt antal utgjorde förutsättningen för en ur militär synpunkt godtagbar utbildning. Kurserna borde avse utbildning av glid-, segel och modellflyginstruktörer samt byggledare ävensom utbildning i ungdomsledning av gruppchefer m. fl. Två kurser av varje slag borde årligen anordnas. Såsom chefer och lärare vid flyginstruktörskurserna borde i viss utsträckning tagas i anspråk de centralt anställda flyginstruktörerna. Kostnaderna för kurserna hänförde sig huvudsakligast till lokalhyra, arvoden åt lärare och föreläsare samt ersättning för flygmateriel och startanordningar.

Vid beräkningen av storleken av det direkta statsunderstödet till flygklubbarna har utredningen utgått från att glidflygningen och den förberedande segelflygningen för att kunna tjäna som rekryteringsurval till D-utbildningen, till vilken skulle uttagas segelflygare med C-diplom, måste erhålla en omfattning, som möjliggjorde utbildning av 1,200 elever i A-kurs, 800 i B-kurs och 400 i C-kurs.

Vidare har utredningen räknat med att det, för att det direkta statsunderstödet skulle kunna på effektivaste sätt utnyttjas, bleve nödvändigt att genomföra en klassificering av klubbarna efter deras ekonomiska och tekniska möjligheter att i erforderlig omfattning bedriva och utveckla en effektiv utbildning. Utredningen har härvidlag utgått från att sammanlagt 30 flygklubbar skulle komma att handhava den statsunderstödda flygutbildningen, av vilka 10 skulle bedriva såväl glid- som segelflygutbildning och de övriga företrädesvis glidflygutbildning.

Det statliga bidraget till materielutrustning vid klubbarna bör enligt utredningens förslag omfatta egentlig flygmateriel, startanordningar, transportmateriel, stationsutrustning m. m. I fråga om bidragets storlek har utredningen beräknat detsamma till 70 procent.

Utöver engångskostnader för materielutrustning ävensom för uppförande av hangarer har utredningen föreslagit årligen utgående bidrag till kostnaderna för förnyelse av materielen med 70 procent av dessa kostnader.

I fråga om diplompremier har utredningen erinrat, att enligt nu gällande bestämmelser premier utgå för förvärvande av A-, B- och C-diplom med respektive 60, 60 och 120 kronor samt för förvärvande av segelflygcertifikat med 200 kronor. Premierna äro avsedda såsom bidrag till kostnaderna för genomgångna utbildningskurser; vad beträffar certifikatpremie därjämte såsom ersättning för utgifter, som föranletts av den för undergående av praktiska prov för certifikat obligatoriska läkarundersökningen. Utredningen har föreslagit, att premierna böra utgå med samma belopp som hittills.

Kostnaderna för ett understödande av den lokala flygverksamheten i enlighet med utredningens förslag har utredningen beräknat till 1,030,000 kronor i engångskostnader vilka ansetts kunna jämnt fördelas på en uppsättningsperiod av tre år, samt 356,000 kronor i årskostnader vid genomförd organisation, varav 148,000 kronor i bidrag till förnyelse av materielen, 40,000 kronor för modellflygverksamheten och 168,000 kronor i diplompremier.

I särskilda avsnitt har utredningen behandlat organisationen av och utbildningen inom det statsunderstödda privatflyget. Här torde det vara tillfyllest att allenast lämna en sammanfattning av hithörande frågor, vilka för övrigt delvis redan berörts i det föregående.

Utredningen har funnit, att den statsunderstödda flygverksamheten bör bedrivas civilt och i huvudsak inom det nuvarande privatflygets organisatoriska ram. Statsunderstödet borde utgå till aeroklubben, vilken med sin ledande och övervakande centralorganisation och sina över landet fördelade flygklubbar finge anses lämpad att handha de organisations- och utbildningsuppgifter, som komme att anförtros ett statsunderstött privatflyg. Då någon mera fast organiserad utbildning i motorlös flygning eller modellflygning för närvarande icke förekommer vid sidan av aeroklubben, har det syntes de sakkunniga icke möta betänkligheter att, åtminstone tills vidare, såsom villkor för utbekommande av statsunderstöd föreskriva anslutning till aeroklubben.

Då aeroklubbens nuvarande stadgar icke kunde anses lämna tillräcklig garanti för att det med statsunderstödet avsedda statsintresset tillgodosåges, har utredningen ansett det nödvändigt, att staten i lämplig form tillförsäkrade sig möjlighet att följa och påverka klubbens verksamhet. Detta syntes lämpligen kunna ske genom att envar av chefen för flygvapnet och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (luftfartsmyndigheten) ägde utse en ledamot i klubbens styrelse och verkställande utskott samt därigenom att klubbens stadgar underställdes Kungl. Maj:ts godkännande.

Utredningen utgår från att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämväl i fortsättningen skall i stort sett bibehållas vid sina befogenheter med avseende å privatflyget och sålunda, bland annat, handhava förvaltningen av de statsmedel, som kunde komma att anvisas såsom understöd åt privatflyget.

Chefen för flygvapnet borde tillförsäkras ett avgörande inflytande på såväl utbildnings- som materielanskaffningsfrågor, vilket kunde åstadkommas genom att åt nämnde chef inrymdes befogenhet att deltaga i uppgörandet av utbildningsplaner för flyg- och flyginstruktörskurser samt att fastställa dessa planer, att efter luftfartsmyndighetens hörande godkänna skolchefer, gruppchefer och flyginstruktörer, att själv eller genom underställda chefer följa de lokala klubbarnas och skolornas utbildnings- och flygverksamhet samt att fastställa de flygplantyper, som skola komma till användning vid utbildningen.

De lokala flygklubbarna borde vara så organiserade att de kunde på ändamålsenligaste sätt verka för ett tillgodeende av statsunderstödet syfte. Av särskilt stor vikt vore, att modellflygverksamheten fastare anknötes till flygverksamheten i övrigt. Vid den närmare utformningen av organisationen, vilken syntes böra ankomma på aeroklubben, borde genomföras en klassificering av klubbarna enligt de principer som utredningen lagt till grund för sina beräkningar av statsbidrag till flygklubbarna, därvid hänsyn i möjligaste mån borde tagas till klubbarnas uppdelning på landets olika delar.

Utredningen har vidare förutsatt, att aeroklubben, som är ansvarig inför de statliga myndigheterna för den statsunderstödda flygverksamhetens rätta

bedrivande och för materiel, som anskaffats med bidrag av statsmedel, i sin tur, gentemot klubbarna, skapar sig erforderliga garantier för en ändamålsenlig organisation samt för att utlämnad materiel omhänderhaves på ett med hänsyn till aeroklubbens eget ansvar betryggande sätt.

I detta sammanhang har utredningen upptagit till behandling frågan, huruvida någon fördel skulle kunna ernås genom rekrytering av en flygvärnskår, vilken fråga utredningen besvarat nekande.

I fråga om utbildningen inom det statsunderstödda privatflyget har utredningen, som ansett de former i vilka utbildningen inom den motorlösa flygverksamheten hittills bedrivits vara i stort sett ändamålsenliga och ägnade att i huvudsak ligga till grund för den fortsatta verksamheten, allenast angivit några allmänna riktlinjer för den fortsatta utbildningsverksamheten. Härutinnan hänvisas till sid. 26 och 27 i propositionen.

Utredningens förslag till understöd av den lokala privatflygverksamheten har i princip tillstyrkts av samtliga remissmyndigheter.

Efter att hava lämnat en närmare redogörelse för myndigheternas yttranden över utredningens förslag i nu förevarande avseende har *departementschefen* för egen del i ärendet anfört följande.

Vad först angår organisationen av det statsunderstödda privatflyget ha de sakkunniga föreslagit, att denna verksamhet även i fortsättningen skall bedrivas under svenska aeroklubbens omedelbara ledning och i dess regi. Denna anordning torde under nuvarande förhållanden vara att förorda, varför jag biträder de sakkunnigas förslag i denna del. En förutsättning är emellertid, att statsintresset med hänsyn till de icke obetydliga statsbidrag, som kunna komma att utgå till bestridande av kostnaderna för privatflyget, erhåller ett betryggande inflytande på verksamheten. Angeläget är härvidlag att försvarsväsendets önskemål bliva på lämpligt sätt tillgodosedda. De sakkunnigas i dessa hänseenden framställda förslag synas mig kunna i det väsentliga läggas till grund för de bestämmelser i ämnet, vilka böra meddelas att gälla såsom villkor för utgående av ifrågavarande statsbidrag. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att efter ytterligare övervägande taga ställning till bestämmelsernas närmare utformning, varvid givetvis bör beaktas, att vissa jämkningar föranledas av den i det föregående förordade begränsningen av understödsverksamheten i förhållande till de sakkunnigas förslag.

Skulle svenska aeroklubben icke finna sig i stånd att på de villkor som staten kan erbjuda taga befattning med det statsunderstödda privatflyget, torde möjligheter icke saknas att i annan lämplig form skapa organisatoriska betingelser för verksamhetens bedrivande. Det lärer få ankomma på Kungl. Maj:t att träffa de anstalter, som för sådant fall kunna visa sig lämpliga.

De hittills utgående statsbidragen till privatflyget ha icke innefattat medel för anställande centralt av *flyginstruktörer*. Vid en utvidgning av verksamheten och en höjning av utbildningsfordringarna på sätt i det föregående förutsatts synes det för att ökade garantier skola erhållas för en enhetlig och god utbildningsstandard vara nödvändigt att kompetenta instruktörer stå till förfogande för den centrala organisationen. De sakkunniga ha föreslagit, att staten skall gälda kostnaderna för viss dylik instruktörspersonal. Därjämte har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört, att behov därutöver förefunnas av två fast anställda bygginstruktörer. Ehuru jag i princip icke finner det tillfredsställande, att statsverket ikläder sig arvodeskostnader av denna art, be-

löpande på hos enskild organisation anställda befattningshavare, vill jag med hänsyn till de på detta område föreliggande speciella förhållandena — icke minst den starka statliga kontroll, under vilken verksamheten kommer att bedrivas — icke motsätta mig, att kostnaderna för den av de sakkunniga föreslagna instruktörspersonalen bestridas av statsmedel. Behovet av tekniskt utbildad personal i ledande ställning finner jag böra kunna tillgodoses genom att krav uppställas på teknisk utbildning hos en del av instruktörspersonalen.

Den av de sakkunniga föreslagna personalorganisationen, vilken beräknas draga en kostnad av 60,000 kronor, synes mig emellertid väl omfattande för den verksamhet, som under den närmaste tiden kan komma att bedrivas. Jag utgår från att kostnaderna för instruktörspersonalen skola kunna begränsas till högst 40,000 kronor per år och att det skall få ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma antalet instruktörer ävensom storleken av den ersättning som bör tillkomma envar av instruktörerna. I detta sammanhang vill jag framhålla, att flygvapnet torde kunna bättre hålla sig i kontakt med verksamheten och erhålla större utbyte av densamma, om från flygvapnet avdelas personal för tjänstgöring såsom instruktörer. Under den utbyggnad som flygvapnet nu undergår torde dock vissa svårigheter möta att disponera lämplig personal för detta ändamål. Skulle emellertid möjligheter härutinnan befinnas föreligga har jag intet att erinra mot att fråna de till arvoden åt instruktörspersonal avsedda medlen utgår skäligen ersättning till sålunda till förfogande ställd militärpersonal.

För anordnande av *centrala kurser för utbildande av instruktörer för klubbarna m. fl.* ha de sakkunniga i sina kostnadsberäkningar upptagit ett belopp av 17,000 kronor. Det är givetvis angeläget, att denna sida av utbildningsverksamheten icke försummas, men jag håller före, att kostnaderna för närvarande med den omfattning, verksamheten tills vidare kan antagas komma att erhålla, böra kunna något begränsas, förslagsvis till 12,000 kronor. Härvid förutsätter jag, att den hos centralorganisationen anställda instruktörspersonalen utan särskild ersättning kommer att i möjligaste mån tagas i anspråk såsom ledare och lärare vid kurserna.

Såsom av redogörelsen i det föregående framgår ha de sakkunniga tänkt sig, att den statsunderstödda lokala flygutbildningen skall omhändershas av ett urval av sammanlagt 30 flygklubbar, vilka enligt förslaget skola komma i åtnjutande av statsunderstöd med 70 procent för bestridande av kostnaderna för *anskaffning av egentlig flygmateriel, stationsutrustning m. m.* Då dessa kostnader uppskattats till 1,000,000 kronor, skulle statsbidraget alltså utgöra 700,000 kronor. Härförutom skulle enligt förslaget utgå bidrag till nämnda klubbar för bestridande av kostnaderna för det huvudsakliga byggnadsmaterialet till enkla *hangarer* med tillhoppa i runt tal 330,000 kronor. Engångskostnaderna skulle således sammanlagt belöpa sig till 1,030,000 kronor för de ifrågasvarande 30 klubbarnas utrustande med erforderlig materiel och förvaringslokaler. Utredningsmännen ha vidare förordat, att till klubbarna skulle årligen utgå bidrag till förnyelse av materielen med sammanlagt 148,000 kronor.

För egen del finner jag det av de sakkunniga förordade systemet med klassificering av de nuvarande flygklubbarna efter deras förmåga att uppbära den statsunderstödda flygutbildningen välmotiverat och utgår alltså från att statsunderstöd skall utgå endast till sådana inom relativt snäva gränser utvalda flygklubbar, som från angiven synpunkt funnits böra komma i åtnjutande av statsbidrag. Jag anser det även riktigt, att staten bestrider en avsevärd del av kostnaderna för anskaffande av den jämförelsevis dyrbara materiel, varom här är fråga. De sakkunnigas förslag rörande grunderna för bestämmande av ifrågasvarande statsbidrag finner jag mig kunna biträda. Med hänsyn till att den andel i anskaffningskostnaderna som klubbarna själva få

vidkännas i många fall kommer att ställa stora krav på deras ekonomiska bärkraft vill jag icke heller motsätta mig, att årliga bidrag utgå till förnyelse av flyg- och övrig materiel vid ifrågavarande flygklubbar.

I avbidan på närmare erfarenheter rörande verksamheten finner jag det engångsbelopp för anskaffning av materiel och hangarer, som av statsmedel bör ställas till förfogande, böra begränsas till i runt tal 700,000 kronor. Jag utgår från att flygskolan å Alleberg skall kunna organiseras som en flygklubb för C-utbildning eller den högre utbildning, som kan meddelas, och i samband därmed kunna komma i åtnjutande av statsbidrag.

Det är önskvärt, att klubbarna med det snaraste erhålla möjlighet att komplettera sin materielutrustning. Å andra sidan torde vissa svårigheter under nuvarande förhållanden föreligga att i ett sammanhang anskaffa all den erforderliga materielen. På grund härav föreslår jag, att nämnda medel till anskaffning av materiel m. m. fördelas på tre budgetår och att därav för nästa budgetår anvisas ett anslag av 300,000 kronor. Till förnyelse av materielen — vid bifall till mitt förslag kan, sedan all materiel anskaffats, för detta ändamål årligen beräknas ett belopp av omkring 100,000 kronor — torde medel icke behöva redan under nästa budgetår ställas till förfogande. Så torde emellertid böra ske från och med budgetåret 1944/45.

Förutom till förnyelse av materielen innefattar de sakkunnigas förslag till årligt bidrag till flygklubbarna medel till *modellflygverksamhet*. För detta ändamål ha de sakkunniga beräknat ett belopp av 40,000 kronor, avsett att användas främst till bidrag till anskaffning av arbetslokaler och verktyg samt därtöver jämväl till verksamheten i övrigt. Denna verksamhet har av de sakkunniga ansetts utgöra den breda basen för rekryteringen till den övriga privatflygverksamheten. Mot förslaget i denna del har jag i princip intet att erinra men finner en viss osäkerhet föreligga rörande de former under vilka verksamheten skall bedrivas och statsunderstöd utgå. I avbidan på säkrare riktlinjer härvidlag kan jag för nästa budgetår icke för detta ändamål förorda större medelsanvisning än 30,000 kronor.

De sakkunniga ha föreslagit, att *premier* skola utgå för förvärvande av A-, B- och C-diplom med samma belopp som hittills (60, 60 och 120 kronor) men ha däremot med hänsyn främst till att den föreslagna D-utbildningen förutsatts skola innefatta certifikatutbildning icke ansett tillräckliga skäl nu föreligga att föreslå premier för förvärvande av segelflygcertifikat. Jag biträder detta förslag med den modifikationen att premier för förvärvande av segelflygcertifikat — för närvarande 200 kronor — skola kunna även i fortsättningen utbetalas intill dess ställning tagits till frågan om anordnande under reglerade former av högre segelflygutbildning. Sådana premier liksom även premier för förvärvande av C-diplom synas emellertid böra utgå efter prövning av den enskildes behov av understöd av denna art och hans möjligheter att på annat sätt erhålla hjälp till utbildningskostnaderna. Jag utgår vidare från att premierna skola förbehållas ynglingar, som kunna bli flygvapnet till nytta, och förutsätter därför i likhet med chefen för flygvapnet att åldersgränsen sättes till högst 20 år.

Årskostnaderna för premier, vilka av de sakkunniga uppskattats till 168,000 kronor, äro svårberäkneliga. För nästa budgetår torde ett belopp av 90,000 kronor vara tillräckligt.

Såsom i yttrandena över sakkunnigförslaget framhållits kan den av mig förordade åldersgränsen för erhållande av premie befaras föranleda vissa svårigheter att vid klubbarna erhålla lämpliga, äldre instruktörer. Då det är önskvärt, att intresset för instruktörsverksamhet stimuleras, vill jag i likhet med chefen för flygvapnet föreslå, att bidrag må årligen utgå till klubbarna för bekostande av *fria flygningar för instruktörer*. Medelsbehovet för detta

ändamål uppskattar jag för nästa budgetår till 20,000 kronor. Dessa medel böra utbetalas efter plan, som godkänts av chefen för flygvapnet, och avse gäldandet allenast av kostnader för flygningar, som finnas oundgängligen erforderliga för bibehållande och utvecklande av flygskickligheten hos instruktörspersonalen, och i övrigt enligt bestämmelser, som av Kungl. Maj:t meddelas.

Utredningsmännen ha icke ansett sig kunna förorda, att en *flygvärnsskär* nu organiseras men ha funnit, att frågan om inrättande av en dylik kår bör kunna upptagas till förnyad prövning vid en tidpunkt, då flygvapnet kan avstå äldre krigsflygplan och personal, och en kår i samband därmed kan givas uppgifter av sådan art och omfattning, att dess tillkomst kan anses motiverad. Chefen för flygvapnet och flygförvaltningen ha givit uttryck åt liknande uppfattning i frågan. Ehuru jag håller före, att möjligheterna att inrätta en dylik kår och att betro den med uppgifter av värde för vårt försvar bedömts väl återhållsamt, har jag icke något att erinra mot att denna fråga först framdeles upptages till mer ingående prövning i belysning av de erfarenheter av liknande verksamhet, som föreligga i andra länder. Under alla förhållanden synes det nödvändigt att privatflyget erhåller ökad anslutning och förbättrade utbildningsmöjligheter, innan tanken på inrättande av en dylik kår eller anordnande av jämförlig verksamhet kan förverkligas.

I enlighet med det föregående beräknar jag för närvarande kostnaderna för statens bidrag till understödande av privatflygningen till

dels ett belopp av 700,000 kronor för bestridande av engångsutgifter för anskaffning av materiel m. m.

dels ock följande belopp såsom årligt bidrag till verksamheten

1. Arvoden till instruktörer vid centralorganisationen	kronor	40,000
2. Centrala kurser för utbildande av instruktörer för klubbarna m. m.	»	12,000
3. Modellflygverksamhet	»	30,000
4. Diplompremier	»	90,000
5. Bestridande av kostnader för fria flygningar för viss instruktörspersonal	»	20,000
		<hr/>
	Summa kronor	192,000

Det för bestridande av engångskostnaderna avsedda beloppet — för nästa budgetår enligt det föregående 300,000 kronor — synes böra anvisas å riksstaten såsom särskilt reservationsanslag.

Det årliga anslaget till understöd åt privatflyget synes likaledes böra upptagas å riksstaten såsom särskilt anslag. Med hänsyn till de ändamål som avses att tillgodoses med anslaget synes det mig ändamålsenligt att jämväl detta anslag betecknas såsom reservationsanslag.

I brist på närmare erfarenheter rörande verksamhetens bedrivande är det givet, att kostnadsberäkningarna i det föregående i viss mån måste vara preliminära. Jag förutsätter därför, att det skall ankomma på Kungl. Maj:t att vad det sistnämnda anslaget angår vidtaga de jämkningar i den i det föregående återgivna medelsdispositionen, som kunna finnas erforderliga, liksom ock att i huvudsaklig anslutning till vad i det föregående anförts meddela erforderliga föreskrifter rörande understödande av privatflyget. Härvid utgår jag från att dessa föreskrifter utformas på sådant sätt, att i första hand försvarsväsendets intressen röna beaktande. Vidare förutsätter jag, att till anslaget till understöd åt privatflyget kommer att överföras den behållning, som vid utgången av innevarande budgetår möjligen kan komma att föreligga å motsvarande i riksstaten för budgetåret 1941/42 uppförda anslag.

Utskottet.

Vid behandlingen år 1942 av frågan om privatflyget uttalade riksdagen, bland annat, att privat- och sportflygningen syntes vara av sådan militär betydelse — främst ur rekryteringssynpunkt — att denna flygverksamhet borde stödjas av staten och att formerna för detta stöd borde närmare utredas. Den med anledning härav tillsatta utredningen har ytterligare understrukt betydelsen ur försvarets synpunkt av den privata flygverksamheten. På grundval av utredningsmaterialet har departementschefen i nu föreliggande proposition framlagt vissa förslag till statliga åtgärder för stödjande av privatflygets utveckling. Förslagen i fråga innebära en utvidgning och differentiering av den hittillsvarande understödsverksamheten. De föreslagna åtgärderna, som med hänsyn till rådande förhållanden måst begränsas till det motorlösa flyget och modellflyget, synas utskottet ägnade att öka privatflygets värde för försvaret. Utskottet finner sig alltså böra tillstyrka, att staten genom ekonomiskt stöd bidrager till ett främjande av denna verksamhet och att medel för ändamålet anvisas under fjärde huvudtiteln.

I fråga om utbildningens organisation har inrättandet av en central segelflygskola ansetts böra tills vidare anstå och att detta spörsmål bör bliva föremål för närmare utredning. Utskottet delar denna uppfattning. Främjandet av privatflyget bör således närmast taga sikte på ett understödjande av flygklubbarna. Mot de i sådant hänseende framlagda förslagen har utskottet icke haft något att i princip invända. Det synes utskottet lämpligt, att svenska aeroklubben tills vidare handhar de organisations- och utbildningsuppgifter, som komma att anförtros åt privatflyget. Utskottet vill framhålla angelägenheten av att de föreskrifter i angivna hänseende, som komma att utfärdas, bliva så utformade, att det med statsunderstödet avsedda statsintresset — främst försvarsväsendets önskemål — blir vederbörligt tillgodosett.

Mot de verkställda kostnadsberäkningarna, vilka i viss mån äro preliminära, har utskottet icke haft något att erinra och tillstyrker de av Kungl. Maj:t äskade anslagen.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må för budgetåret 1943/44 å driftbudgeten under fjärde huvudtiteln anvisa

a) till *Understöd åt privatflyget* ett reservationsanslag av 192,000 kronor;

b) till *Engångsanskaffning av materiel m. m. för privatflyget* ett reservationsanslag av 300,000 kronor.

Stockholm den 8 juni 1943.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Joh. Nilsson* i Malmö, *Lindström, Bernhard Nilsson, Sven Larsson, friherre De Geer, Gillström, von Heland, Wiklund, Ekströmer, Johan Eric Ericson* och *Ohlin*; samt

från andra kammaren: herrar *Törnkvist, Skoglund* i Doverstorp, *Eriksson* i Stockholm, *Andersson* i Prästbol, *Ward, Isacsson, Hansson* i Rubbestad, *Andersson* i Södergård, *Bergström, Lindholm, Lundberg* i Hälsingborg och *Barnekow*.
