

## Nr 218.

Av herr **Anderson** i Norrköping, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 159, angående vissa avlönings- m. fl. anslag under riksstatens fjärde huvudtitel för budgetåret 1940/41.

I propositionen nr 159 å sid. 151 under »Kaderökning, sammanhängande med föreslagen uppsättning av nya flygförband» redogöres för flygförvaltningens förslag i fråga om utökning av flygvapnets personal. Detta förslag upptager bl. a. nyinrättande av en beställning såsom flygdirektör av 1. graden. Departementschefen föreslår emellertid, att denna beställning utbytes mot en beställning som flygdirektör av 2. graden.

Starka skäl tala emellertid för att en beställning upptages såsom flygförvaltningen föreslagit eller som flygdirektör av 1. graden.

Befordringsmöjligheterna inom flygingenjörskåren äro små redan om man jämför med kårens närmsta statliga motsvarighet, mariningenjörskåren, där emellertid befordringsmöjligheterna ej heller äro särskilt goda. Nedanstående tablå ger en jämförelse av detta förhållande, sådant det gestaltar sig enligt Kungl. Maj:ts proposition nr 159.

Flygingenjörskåren			Mariningenjörskåren		
Befattning	Antal	% av hela antalet	% av hela antalet	Antal	Befattning
Flygdirektör 1. gr.....	2	4.5	1.7	1	Marinöverdirektör.
» 2. gr.....	5	11.1	5.1	3	Marindirektör 1. gr.
Flygingenjör 1. gr.....	13	28.9	13.5	8	» 2. gr och specialing. 1. gr.
» 2. o. 3. gr ..	25	55.5	37.3	22	Förste marining. och specialing. 2. gr.
			42.4	25	Mariningenjörer 1. o. 2. gr och specialing. 3. gr.
Summa	45	100.0	100.0	55	

Inom flygingenjörskåren finnes ingen slutpost som är jämställd med marinöverdirektör och dessutom är antalet beställningar i de högre graderna procentuellt sett väsentligt mindre inom flygingenjörskåren än i mariningenjörskåren. Verkningarna härav ha också framträtt i form av övergång från statstjänst till enskild tjänst.

På innehavarna av beställningar som flygdirektör ställas mycket stora krav, både vad beträffar flygteknisk skicklighet, förmåga att utöva chefskap samt att snabbt fatta beslut, vilka pålägga dem ett stort ansvar.

Flygdirektörerna måste noga följa och värdesätta den flygtekniska utvecklingen, vari inbegripes ej blott den snabba och ofta revolutionerande utvecklingen på flygplan- och flygmotorområdet utan även utvecklingen ifråga om instrument samt militär utrustning såsom vapen, bomber, radio och annan elektrisk materiel, fotografimateriel etc.

Samtidigt måste flygdirektörerna vara väl insatta i förvaltningsärenden, i vissa fall i egenskap av byråchefer, i andra fall i egenskap av styresmän för de centrala flygverkstäderna. Den omslutning i penningar räknat, som de av dem ledda företagen (byråer, verkstäder) ha, var redan före flygvapnets senaste utveckling stor och har nu svällt oerhört mycket. Man kan därför säga att kraven på flygdirektörernas arbetsinsatser på en och samma gång visa en mycket stark både kvalitativ och kvantitativ ökning.

För styresmännen, vilka äro flygdirektörer av 2. gr., visar även en jämförelse med styresmännen för under arméförvaltningen lydande fabriker att ifrågavarande personal vid flygvapnet är sämre lottad än inom armén.

Under åberopande härav hemställles,

att riksdagen vid fastställande av stat för officerare, underofficerare och manskap m. fl. vid flygvapnet måtte däri upptaga 3 flygdirektörer av 1. graden och 4 flygdirektörer av 2. graden i stället för, såsom av Kungl. Maj:t föreslagits, 2 flygdirektörer av 1. och 5 av 2. graden.

Stockholm den 30 mars 1940.

*Ivar Anderson.*