

Nr 99.

Av herr Nylander m. fl., om upptagande av två flygingenjörer i 1921 års stat för mariningenjörkåren.

Allt sedan 1917 har, såsom av årets statsverksproposition framgår, vid upprepade tillfällen av samtliga för marinens flygväsande ansvariga myndigheter, ävensom av för utredning rörande organisationen av arméns och marinens flygvapen den 29 juli 1917 tillkallade sakkunniga, med skärpa framhållits det oundgängliga kravet å fast anställda flygingenjörer, och senast har marinförvaltningen i sin skrivelse den 4 oktober 1919, angående beräknande av vissa anslag under sjöförsvaret för år 1921, återigen hemställt, att på 1921 års stat för mariningenjörkåren måtte upptagas två flygingenjörer.

Departementschefen har emellertid under hänvisning till den av Kungl. Maj:t den 12 november 1919 tillsatta försvarsrevisionen icke ansett sig kunna biträda nämnda förslag till ökning av mariningenjörkårens personalstat.

I årets statsverksproposition återfinnes följande redogörelse för marinförvaltningens skrivelse den 4 oktober 1919 rörande bland annat ifrågasvarande flygingenjörer:

»Beträffande behovet av anställande av 2 flygingenjörer har marinförvaltningen åberopat innehållet av sin skrivelse den 22 oktober 1917, angående regleringen av utgifterna under femte huvudtiteln för år 1919, vari ämbetsverket i förevarande hänseende anfört följande.

Behovet av tekniskt utbildad personals anställande vid flygvapnet hade alltmer med trängande nödvändighet gjort sig gällande och torde väl med den hastiga utveckling, som kännetecknade detta vapen, allt framgent komma att göra sig kännbart. För handläggning av ärenden

i marinförvaltningen, vilka berörde nykonstruktioner eller beräkningar av flygbåtar, ävensom för att intimt följa utvecklingen av flygväsendet utomlands, i vad rörde den tekniska delen, samt för utförande av besiktningar och försök syntes det vara ett oavvisligt behov att härför anställa en för ändamålet särskilt kvalificerad ingenjör. Vid sidan av en sådan ingenjör behövdes fortfarande den flygutbildade officeren, enär han såsom representant för de militära kraven hade en helt annan funktion att fylla.

Å Stockholms varv, varest en flygmaskinsverkstad för utförande av nybyggnad av flygmaskiner samt reparation av sådana maskiner och motorer funnes, hade samma oavvisliga behov av en kvalificerad ingenjör gjort sig gällande. Frågan hade emellertid lösts på det sätt, att vid torpeddepartementet därstädes såsom månadslönare anstälts en flygutbildad och i motorfrågor specialiserad ingenjör. Den osäkra ställning, som på sådant sätt anställda ingenjörer intoge, gjorde det emellertid enligt marinförvaltningens mening nödvändigt att fastare knyta ifrågavarande personal till flygvapnet, isynnerhet som efterfrågan på ingenjörer med speciell flygteknisk utbildning snart nog torde bliva mycket stor. Det enda sättet att försäkra sig om duglig personal ävensom att stärka utsikterna att få behålla en sådan torde vara att anställa densamma på stat.

På grund härav hade marinförvaltningen hemställt, att på 1919 års stat för mariningenjörkåren måtte upptagas två flygingenjörer, en avsedd att tjänstgöra i marinförvaltningen och en på Stockholms varv.»

Därefter redogör departementschefen för frågans vidare behandling och dess undanskjutande i avvaktan på utredningar först av flygsakkunnige och senast av den pågående försvarsrevisionen.

Det vill synas som om redan vad som i statsverkspropositionen relateras rörande ärendets utveckling under tiden sedan 1917 lämnade en övertygande motivering för nödvändigheten av flygingenjörsbefattningarnas tillskapande utan vidare uppskov. Emellertid må ytterligare anföras några omständigheter, som synas böra beaktas vid frågans bedömande.

I statsverkspropositionen åberopas bland annat att »den av Kungl. Maj:t den 23 maj 1919 tillsatta flygkommissionen i skrivelse den 8 oktober samma år hemställt, att åtgärder måtte vidtagas för anställande på stat av behövt antal flygingenjörer vid såväl arméns som marinens flygväsenden». Denna hemställan var grundad på en motivering, som icke

influtit i statsverkspropositionens referat av ärendet, men synes förtjäna återgivas:

»Nödiga garantier för den militära flygmaterielens tillförlitlighet och därmed följande trygghet för flygpersonalen vid materielens användning kan endast erhållas, om för densammas skötsel tillräcklig och fullt kompetent personal finnes att tillgå. Vid sidan av den flygutbildade officeren, vilken såsom representant för de militära kraven i detta avseende har en mycket stor uppgift att fylla, erfordras även med flygplans, flygbåtars och flygmotorers konstruktion och skötsel väl förtrogna flygingenjörer med teknisk högskolebildning. Alldenstund varken vid armén eller marinen finnas flygingenjörsbeställningar å stat, och alldenstund sådan personal är alldeles nödvändig för materielens behöriga skötsel, hava såväl vid fälttelegrafkårens flygkompani som i marinförvaltningen och å Stockholms varv måst med kontrakt anställas civilingenjörer med den behöfliga flygtekniska utbildningen. Den osäkra ställning, som på så sätt anställda ingenjörer intaga, samt den relativt låga lön, som därvid kan erbjudas, utgöra svårigheter såväl att erhålla fullt kompetenta ingenjörer som att få dem att längre tid kvarstanna, isynnerhet som efterfrågan å ingenjörer med speciel flygteknisk utbildning inom de närmaste åren torde komma att väsentligt ökas.

Enda sättet att tillförsäkra armén och marinen en fullt dugande flygingenjörspersonal, som önskar kvarbliva i tjänsten, torde vara att anställa densamma å stat med sådana anställningsvillkor, att bästa krafter finna det fördelaktigt att söka dessa befattningar.

Hos Eders Kungl. Maj:t får i underdånighet flygkommissionen, med hänvisning till den risk för såväl personal som materiel, som alltjämt är förbunden med flygning, i underdånighet hemställa, att åtgärder måtte vidtagas för anställande på stat av behöfligt antal flygingenjörer vid såväl arméns som marinens flygväsende.»

Vidare må framhållas att i fråga om anskaffning av en motorbåt för torpeddepartementet vid flottans varv i Stockholm (statsverkspropositionen sid. 121), departementschefen som skäl för sitt tillstyrkande av denna anskaffning anför, att det »icke minst med hänsyn till de talrika flygolyckor och flyghaverier, som under senare tiden inträffat vid provflygningar vid flottan, visat sig alltmer nödvändigt, att torpeddepartementet vid nämnda varv äger till sitt förfogande en motorbåt av den typ, varom här är fråga».

Ehuru omhandlade motorbåt säkerligen är av många skäl högst

välbehörlig, synes det jämsides därmed vara en naturligare väg att, såsom flygkommissionen i sin ovannämnda skrivelse hemställt, genom anställande av för materielens skötsel tillräcklig och fullt kompetent personal skapa »nödiga garantier för den militära flygmaterielens tillförlitlighet och därmed följande trygghet för flygpersonalen vid materielens användning» och härigenom i möjligaste mån förebygga flygolyckor och flyghaverier, än att i första hand endast anskaffa båtmateriel för räddande och hemtransporterande av personal och materiel, sedan olyckan inträffat. Den beklagliga förekomsten av ovannämnda flygolyckor synes sålunda utgöra ytterligare ett kraftigt skäl för tillskapande av de begärda flygingenjörsbefattningarna.

Slutligen må påpekas, att statsrådet och chefen för lantförsvarsdepartementet icke ansett sig kunna taga på sitt ansvar att undanskjuta det likartade krav på fast anställande av en ytterligare flygingenjör vid arméns flygväsende, som av arméförvaltningen framställts, och anför sagde departementschef i statsverkspropositionen för fjärde huvudtiteln sid. 70 härom följande:

»Vad först beträffar frågan om anställande av ytterligare en flygingenjör, håller jag före, att det skulle varit lämpligast, därest avgörandet av detta spörsmål kunnat uppskjutas till den närmare utredning angående flygvapnets organisation, som givetvis kommer att verkställas i samband med den inledda allmänna försvarsrevisionen. Med hänsyn till vad chefen för fortifikationen anført rörande vikten av noggrann tillsyn och vård av flygmaterielen, anser jag mig emellertid icke kunna motsätta mig det framställda förslaget.»

På grund av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte å 1921 års stat för marin-ingenjörkåren upptaga två flygingenjörer, i lönehänseende likställda med min. m. fl. specialingenjörer vid nämnda kår, samt att med anledning härav marin-ingenjörkårens stat måtte för år 1921 ökas med 10,000 kronor till 325,240 kronor.

Stockholm den 17 januari 1920.

Erik Nylander.

Nils Winkler.

K. E. W. Söderhielm.

Sven Lübeck.

Bernhard Nilsson.

Walter Kant.

Edvard Lithander.

A. Henrikson.