

Nr 89.

Av herr **Lithander** och herr **Larson, Edward**, om anslag till
*bestridande av engångskostnader för igångsättande av
flygmotortillverkningen m. m.*

En av de viktigaste förutsättningarna för att flygvapnet i händelse av krig skall kunna motsvara de förväntningar och krav, som måste ställas på det-samma, är, att flygmaterielen snabbt kan förnyas, utvidgas och utvecklas. Åtgången på flygmateriel är under ett krig — enligt erfarenhet från världskriget — enorm. Om i fredstid betryggande åtgärder icke vidtagits för att säkerställa materielanskaffningen i händelse av krig, föreligger stor risk för att de i fredstid på ett flygvapen nedlagda anslagen äro bortkastade penningar. Det är nämligen å ena sidan ej tänkbart att redan i fredstid lagra så mycken flygmateriel, att den räcker någon avsevärd tid efter ett krigsutbrott. Att å andra sidan förlita sig på att under ett krig flygmateriel under alla förhållanden skall kunna erhållas från utlandet, vore helt visst ödesdigert, efter vad senaste krigserfarenheter givit vid handen. Den enda betryggande förberedelsen är sålunda att i tid sörja för, att materielen kan tillverkas inom landet.

Det är oss bekant, att flygstyrelsen i underdånigt förslag hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes av årets riksdag äska anslag för igångsättande av en inhemsk flygmotortillverkning. Enär emellertid Kungl. Maj:t i nådig proposition angående anslag å fjärde huvudtiteln för budgetåret 1927—1928 ej upptagit detta äskande, få vi, då vi anse upptagandet av en inhemsk flygmotortillverkning vara en av grundförutsättningarna för flygvapnets effektivitet, härigenom underställa frågan riksdagens omprövning.

Vad som inledningsvis framhållits beträffande flygmaterielen i allmänhet, gäller speciellt och måhända främst beträffande flygmotorer. Det skulle vara i högsta grad oförsvarligt att uppskjuta vidtagandet av anstalter för flygmotortillverknings upptagande inom landet, tills ofred tvingade fram densamma. Innan en dylik industri hunnit organiseras och övervinna alla de svårigheter, som yppa sig vid upptagandet av en ny tillverkning av denna beskaffenhet, samt hunnit uppnå en tillräcklig tillverkningskapacitet, kan säkerligen minst 1 1/2 år beräknas hava åtgått. Det är av ekonomiska skäl otänkbart att redan i fredstid upplägga så stort reservlager av flygmotorer

och reservdelar därtill, att detta kan räcka, tills en först vid krigets början startad motortillverkning hunnit framkomma med användbara motorer i tillräckligt antal, detta så mycket mer som utvecklingen skulle medföra, att ett dylikt lager esomoftast måste moderniseras genom anskaffning av nya motortyper. Enda sättet att på ett ekonomiskt överkomligt sätt ordna försvarsberedskapen på detta område är sålunda att redan i fredstid upptaga inhemsk flygmotortillverkning och i övrigt genom lämpliga åtgärder förbereda tillverkningens snabba utsvällande vid krigstillfälle.

För tillverkning av flygmotorerna inom landet talar dessutom önskvärdheten av att anslagen för försvaret stanna inom landet för beredande av arbetstillfällen åt svenska medborgare. Enär motorpriset utgör nära 50 procent av flygvapnets totalvärde, är det betydande summor, som eljest gå till utlandet.

Det är icke minst med hänsyn härtill av stor vikt, att denna tillverkning med det snaraste kommer till stånd, så att större delen av de motorer, som skola anskaffas under flygvapnets uppsättningsperiod, kan bli tillverkad inom landet. Ju längre tillverkningen uppskjutes, dess mindre blir tillverkningen av nu ifrågakommande motortyp, och desto större blir därför kostnaden per motor, alldenstund engångskostnaderna måste fördelas på ett mindre antal motorer. En genom flygstyrelsen verkställd utredning visar, att priset å motorerna vid inhemsk tillverkning, om tillverkningen upptages nu, ej skulle komma att ställa sig ogynnsamt jämfört med import, sedan väl startningssvårigheterna övervunnits.

Igångsättande av en inhemsk flygmotortillverkning kräver emellertid vissa engångskostnader, vilka ej kunna bestridas medelst det ordinarie anslaget för anskaffning och underhåll av flygmateriel. En undersökning genom flygstyrelsen visar, att ingen svensk industri vill upptaga flygmotortillverkning och ikläda sig de med tillverkningens uppläggande förenade kostnaderna för verktyg, giggar, fixturer m. m., utan att staten lämnar erforderliga garantier för att förlust för företaget ej uppkommer. Läget å flygmotormarknaden är nämligen sådant, att industriföretagen icke lockas av exportmöjligheter att själva ikläda sig risken för startkostnaderna. I de länder, där flygmotortillverkning redan finnes, föranledas myndigheterna av försvarsberedskapshänsyn att vid beställningar exklusivt gynna de inhemska företagen. I övriga länder är läget med hänsyn till framtiden för ovisst för att kunna tjäna som underlag för kalkyler för en exportindustri. För att undgå mycket dyrbara, oberäknliga experimentkostnader bjuder försiktigheten dessutom att för en första tillverkning inom landet upptaga en redan utexperimenterad utländsk motortyp, varvid licensvillkoren i regel utesluta export. Då inom Sverige staten tills vidare är den enda kunden att räkna med, synes det sålunda mycket rimligt, att staten ikläder sig de med flygmotortillverkningens upptagande förenade engångskostnaderna. Även

om det alternativet väljes att förlägga tillverkningen till statliga verkstäder, bliva motsvarande engångskostnader ofrånkomliga.

Den lämpligaste och billigaste vägen att starta en inhemsk flygmotortillverkning är givetvis att bygga en redan utexperimenterad, utländsk motortyp på licens. Utredning inom flygstyrelsen visar, att för de omedelbart föreliggande behoven för olika krigsflygplantyper skulle kunna användas en och samma motortyp av visst märke. Genom en dylik standardisering ökas utsikterna att nedbringa kostnaderna vid en inhemsk tillverkning. Licenskostnaderna för ifrågavarande motortyp omfatta dels en engångsavgift, mot vilken den utländska fabriken ställer ritningar, arbetsbeskrivningar och alla sina erfarenheter till förfogande, dels en licensavgift för varje tillverkad motor. För att överhuvudtaget kunna påbörja förberedelser för inhemsk tillverkning kräves engångsavgiftens inbetalande. Huru än tillverkningen ordnas, om vid enskild eller statens verkstad, synes det lämpligt, att staten innehar licensen, och under alla förhållanden hör licensavgiften till de engångskostnader, staten måste iklåda sig för att få en flygmotortillverkning till stånd.

För att överhuvudtaget få en motortillverkning i gång synes det nödvändigt att genom extra anslag bestrida kostnaderna icke blott för licensinköp och speciell verkstadsutrustning utan även för tillverkning av en första mindre serie motorer. Den första serien måste med nödvändighet betraktas som en försöksserie, på vilken den inhemska industrien, även om allehanda tekniska upplysningar ingå i licensen, har att göra en hel del lärospån, innan fabrikatet kommer att tekniskt stå i nivå med den utländska moderfabrikens. Med de knappt beräknade ordinarie anslagen för anskaffning av materiel till flygvapnet är det ej möjligt för flygvapnet att avstå någon del därav för att åvägabranga fabriktionserfarenheter.

Av flygstyrelsen verkställd utredning visar, att för inköp av licens, anskaffande av för motorfabrikationen erforderlig utrustning av verktyg m. m., samt tillverkning av en mindre försöksserie motorer erfordras en summa av 2,100,000 kronor. Fördelas dessa startkostnader på det antal motorer, som kan beräknas erfordras under loppet av några år, kommer genomsnittskostnaden per motor ej att ställa sig högre än vid import.

Ovanstående kostnadsberäkning är grundad på anbud från vissa svenska industrier.

Vilket av de båda tillverkningsalternativen — tillverkning vid enskild eller vid staten tillhörig verkstad —, som i detta fall kan vara fördelaktigast för staten, kan ej bestämt avgöras, förrän tillverkningsrätten inköpts från den utländska fabriken och därmed alla de för en exakt beräkning av kostnaderna vid statlig tillverkning erforderliga upplysningarna erhållits från denna. Ett avgörande i detta avseende bör därför överlåtas till Kungl. Maj:t att fatta, sedan efter dylika upplysningars vinnande de olika alternativen närmare undersökts och jämförts.

På grund av vad sålunda framhållits få vi vördsamt föreslå,
att riksdagen måtte för budgetåret 1927—1928 ställa ett
extra reservationsanslag av 2,100,000 kronor till Kungl.
Maj:ts förfogande för bestridande av engångskostnader för
igångsättande av flygmotortillverkning inom landet och för
tillverkning av en första mindre serie flygmotorer.

Edvard Lithander.

Edv. Larson.

I motionens syfte instämmer

Joh. Johansson,
Friggeråker.
