

Nr 130.

Av herr **Petrén m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts framställning om anslag till Flygvapnet: Avlöningar till aktiv personal m. fl.*

I olika sammanhang har under senaste åren framhållits, att befordrings- och löneförhållandena för flygingenjörspersonalen äro otillfredsställande. En konsekvens av dessa förhållanden har blivit, att ett stort antal flygingenjörer i olika tjänsteställningar lämnat sin tjänst på aktiv stat vid flygvapnet och att svårigheter yppat sig vid rekryteringen, varigenom antalet vakanser varit stort — tidvis upp till 22 %. Det är påtagligt, att ett stort antal vakanser vid en för den tekniska tjänsten så betydelsefull kår måste innebära allvarliga nackdelar med hänsyn till materielens skötsel, vilket då det gäller flygvapnet icke blott är en fråga av stor ekonomisk betydelse utan även kan påverka flygsäkerheten. Detta är så mycket allvarligare, som antalet tillgängliga beställningar på grund av verksamhetens successivt växande omfattning ej kommit att hålla jämna steg med utvecklingens krav. Vi vilja i detta sammanhang särskilt framhålla tillkomsten av radar- och telemateriel för luftbevakningen samt utvecklingen av robotvapen.

Vid ett flertal tillfällen har chefen för flygvapnet funnit det nödvändigt att fästa myndigheternas uppmärksamhet på dessa förhållanden. Sålunda har chefen för flygvapnet i remissyttrande över 1945 års försvarskommittés betänkande anfört, att flygvapnet under senare år utrustats med alltmer komplicerad materiel, vilket ökat behovet av duglig teknisk personal. Lika angeläget som att förfoga över god och modern materiel vore också att disponera kvalificerad teknisk personal, väl förtrogen med materielens utveckling, skötsel och vård. För att flygvapnet skulle kunna tillgodose sitt rekryteringsbehov och behålla de äldre och erfarnare ingenjörerna föreslog chefen för flygvapnet att — utöver försvarskommitténs förslag — för ytterligare åtta närmare angivna befattningar skulle avses flygdirektörer i stället för flygingenjörer, oavsett att en del av dessa befattningar kunde komma att beröras av 1946 års militära förvaltningsutredning. Till belysning av rekryteringssvårigheterna anfördes, att omkring 17 % av flygingenjörbeställningarna då voro vakanta.

Chefen för flygvapnet har vidare framhållit, att enligt försvarskommitténs förslag flygingenjörspersonalen skulle komma att få avsevärt sämre befordringsförhållanden än motsvarande personal vid övriga försvarsgrenar. Av ingenjörbeställningarna skulle sålunda direktörer och högre utgöra vid armén 29,8 %, vid marinen 30 % men vid flygvapnet endast 22,2 %. Med hänsyn till att flygvapnet vore den mest materielbetonade för-

svarsgrenen förefölle det rimligt, att flygvapnets ingenjörer åtminstone komme i paritet med de övriga försvarsgrenarnas.

Departementschefen förklarade sig emellertid i propositionen 1948:206 ej beredd att då taga ställning till nämnda förslag med hänsyn till pågående och förebådade utredningar. I sitt utlåtande nr 160 i anledning av nämnda proposition framhöll statsutskottet, att befodringsutsikterna för den civilmilitära tekniska personalen vid flygvapnet under bifall till propositionen i vissa avseenden komme att bli ogynnsammare än vid övriga försvarsgrenar. Med hänsyn till möjligheterna att rekrytera och inom flygvapnet behålla väl kvalificerad personal för den betydelsefulla tekniska tjänsten förutsatte utskottet, att befodringsfrågan ägnades uppmärksamhet av Kungl. Maj:t.

I sitt utlåtande nr 161 i anledning av propositionen 1948:209 berörde statsutskottet åter samma fråga i samband med avgivande av yttrande över i motion framställda yrkanden om inrättande av vissa högre beställningar vid mariningenjörskåren. Statsutskottet underströk därvid vikten av att mariningenjörskåren utan allt för stor tidsutdräkt tillfördes ett antal beställningar i högre lönegrader och att i samband därmed borde undersökas, huruvida behov av liknande åtgärder föreläge beträffande flygingenjörspersonalen.

Med anledning av proposition 1948:209 framlade chefen för flygvapnet i skrivelse den 17 juli 1948 förslag till preliminär uppdelning av de i 30 lönegraden placerade beställningarna för flygingenjörer av 1 graden på motsvarande antal beställningar i 31 och 29 lönegraderna. För att tillgodose de mest angelägna behoven funne han det nödvändigt, att 20 beställningar då överfördes från 30 till 31 lönegraden, varav 10 vore avsedda för befattningar som flottiljingenjörer och 10 för befattningar vid flygförvaltningen. Civiltförvaltningen hade icke funnit anledning till erinran mot ifrågavarande förslag.

Departementschefen ansåg sig emellertid i proposition 1949:135 böra förorda att med prövning av fördelningsfrågan i sin helhet finge anstå, intill dess det med hänsyn bland annat till pågående förvaltningsutredning bleve möjligt att i ett sammanhang meddela beslut om här avsedd fördelning av samtliga berörda beställningar i 30 lönegraden.

Med anledning av dels ett förslag från marinöverdirektören att inrätta vissa högre beställningar (Co 14 och Ca 33) vid mariningenjörskåren och dels yrkande i motion till 1948 års riksdag I:276 ansåg statsutskottet i sitt utlåtande nr 155 i anledning av propositionen 1949:135 det vara till fullo klarlagt, att ett starkt behov av att inrätta dylika beställningar föreläge, icke minst för att förbättra det bekymmersamma rekryteringsläge, som rådde vid kåren. Det vore därför mindre tillfredsställande, att departementschefen icke varit bredd att då föreslå erforderliga åtgärder härutinnan. Utskottet insåge väl det önskvärda i att resultatet av den åberopade utredningen om möjligt avvaktades, innan ställning toges till förslag om

att inrätta högre befattningar. Denna utredning hade under såväl år 1948 som år 1949 åberopats för uppskov med lösandet av ifrågavarande liksom åtskilliga andra personalfrågor av angelägen art. Utskottet funne det med hänsyn härtill vara synnerligen påkallat, att utredningsarbetet bedreves i sådan takt, att resultatet av detsamma föreläge och kunde utnyttjas vid prövningen av myndigheternas förslag till medelsäskanden för budgetåret 1950/51.

I försvarets civilförvaltnings medelsäskanden för budgetåret 1950/51 har civilförvaltningen anfört, att de av marinöverdirektören framförda yrkandena måste anses vara av sådan angelägenhetsgrad, att det knappast synes tillrådligt att ytterligare ställa frågan om mariningenjörskårens utbyggnad på framtiden.

Med hänsyn till vad som ovan anförts torde det få anses vara lika angeläget att prövning av flygingenjörspersonalens befordringsförhållanden kommer till stånd vid årets riksdag.

Ett genomförande av det ovan nämnda förslaget till uppdelning av flygingenjörbeställningarna i 30 lönegraden skulle i någon mån ha inneburit förbättrade befordringsförhållanden för flygingenjörer i mellanställning. Genom uppskjutandet av uppdelningen ha emellertid befordringsförhållandena för ifrågavarande ingenjörer i stället kommit att bli sämre än vad de skulle ha varit om denna uppdelning ej ifrågasatts. Till gällande personalförteckning har nämligen fogats en föreskrift, att vid uppkommande vakanser i beställningar för flygingenjörer av 1 graden frågan om dessa beställningars återbesättande skall prövas av Kungl. Maj:t, som äger att tills vidare återbesätta sistnämnda beställningar i lönegrad 29 med undantag för en beställning, som skall indragas. En följd härav har blivit, att samtidigt som befordringsutsikterna för flygingenjörer av 1 graden varit i stort sett oförändrade, har det rått fullständigt befordringsstopp för flygingenjörer av 2 graden under de senaste två åren. Någon befordran av flygingenjörer av 2 graden har sålunda ej förekommit sedan 1 februari 1948 och kan ej heller ske inom överskådlig framtid, så länge frågan om uppdelning av beställningar i 30 lönegraden förblir olöst. För att undanröja de allvarliga nackdelarna och påtagliga orättvisorna med detta befordringsstopp synes det oss vara ofrånkomligt att uppdelning av beställningarna för flygingenjörer i 30 lönegraden på lönegraderna 29 och 31 beslutas av innevarande års riksdag med omedelbar verkan. Det lägsta antalet befattningar, som i nuvarande läge böra överföras från 30 till 31 lönegraden, utgör 24 beställningar. Försvarets tjänsteförteckningssakkunniga ha även i sitt år 1946 avgivna betänkande uttalat, att med hänsyn till de kvalificerade arbetsuppgifterna för denna personal man finge räkna med att flertalet beställningar borde överföras till den högre lönegraden.

Ett genomförande av den här föreslagna åtgärden avhjälpel emellertid endast de missförhållanden, som avse flygingenjörspersonal i mellanställning, men löser däremot icke frågan om de sämre befordringsförhållan-

dena för flygingenjörer i högre tjänsteställning jämfört med motsvarande personalkategorier vid armén och marinen. Det är icke rimligt, att riksdagen beslutar utökning av flygvapnets organisation och materielanskaffning till betydande belopp utan att samtidigt bereda flygvapnet möjligheter att kunna bibehålla den kvalificerade tekniska personal, som erfordras för att genomföra denna anskaffning och svara för materielens underhåll. Det synes därför vara nödvändigt att genom överförande av i första hand 10 befattningar till lönegrad Ca 33 eller högre bringa befordringsförhållandena för flygingenjörer i paritet med motsvarande personalkategorier vid övriga två försvarsgrenar. Därjämte höra rekryterings- och befordringsförhållandena för flygingenjörer tagas upp till omprövning i sin helhet i samband med att pågående fövaltningsutredning framlägger sitt betänkande.

Under återopande av vad som ovan anförts hemställa vi,

att riksdagen vid behandling av 1950 års statsverksproposition bilaga 6 punkt 98 måtte besluta,

1. att av 36 beställningar för flygingenjörer i lönegrad Ca 30 skola 24 beställningar överföras till lönegrad Ca 31 från och med den 1 juli 1950,

2. att förbättring av rekryterings- och befordringsförhållandena för flygingenjörerna genomföres genom överförande av 10 beställningar till lönegrad Ca 33 eller högre, så att paritet vinnes med motsvarande personalkategorier vid övriga försvarsgrenar, och

3. att anslaget under Flygvapnet: Avlöningar till aktiv personal m. fl. höjes med motsvarande belopp.

Stockholm den 25 januari 1950.

Folke Petré.

Rickard Lindström.

P. G. Lundgren.