



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

X-A
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1945:2
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG
TILL
ORGANISATION AV
EN LUFTFARTSSTYRELSE
M. M.

AVGIVET AV

*inom Kommunikationsdepartementet
tillkallade sakkunniga*

S T O C K H O L M

1 9 4 5

Statens offentliga utredningar 1945

Kronologisk förteckning

- | | |
|--|--|
| 1. Betänkande med förslag till utlänningslag och lag angående ombändertagande av utlänning i anstalt eller förläggning. Norstedt. 169 s. Ju. | 2. Betänkande med förslag till organisation av en luftfartsstyrelse m. m. Norstedt. 68 s. K. |
|--|--|

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet. Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1945: 2
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE MED FÖRSLAG
TILL
ORGANISATION AV
EN LUFTFARTSSTYRELSE
M. M.

AVGIVET AV

*inom Kommunikationsdepartementet
tillkallade sakkunniga*

STOCKHOLM 1945

KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER
450115



STATISTISCHES BUREAU
DEUTSCHEN REICHES
VEREINIGUNG
ORGANISATION
EN LUTTARTSTYRELSE
M. M.

thor kommunikaaldepartement
in kollektie administratie

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Genom beslut den 15 juni 1944 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst fem sakkunniga för att inom departementet biträda med utredning rörande organisation och personalbehov för vissa avdelningar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen m. m.

Med stöd av bemyndigandet tillkallade departementschefen den 27 juni 1944 såsom sakkunniga för ändamålet direktören Olof Edvard Sahlin, byråchefen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen Ernst Gregor Braune, byråchefen i kommunikationsdepartementet Ernst Vilhelm Sundström samt förste byrådirektören hos vattenfallsstyrelsen Kurt Johan Peder Wittrock. Åt Sahlin uppdrogs att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete, varjämte förste byråsekreteraren hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen Erik Folke Hagstrand förordnades att vara sekreterare åt de sakkunniga.

Utredningsuppdraget har närmast avseende å de avdelningar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — nämligen brobyrån, hamnbyrån, järnvägs- och luftfartsbyrån samt militäravdelningen — vilka icke direkt påverkades av den i samband med vägväsendets förstärkande genomförda omorganisationen av styrelsen.

Att tagas under övervägande vid fullgörandet av utredningsuppdraget har jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 14 juli 1944 till de sakkunniga överlämnats väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 12 juni 1944 angående möjligheten att begränsa kostnaderna för radiotjänst åt luftfarten.

Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har till de sakkunniga under hand framförts det önskemålet, att prövningen av här avsedda spörsmål måtte komma till stånd så skyndsamt, att — åtminstone i vad avsåge järnvägs- och luftfartsbyrån — ett eventuellt omorganisationsförslag kunde framläggas till 1945 års riksdag. Med anledning härav och då det med hänsyn till den väntade expansionen av den civila luftfarten synes angeläget, att luftfartsmyndighetens organisation så snart som möjligt göres till föremål för prövning, hava de sakkunniga funnit lämpligt att, redan innan utredningsupp-

draget i sin helhet är slutfört, framlägga resultatet av sitt utredningsarbete i fråga om nämnda byrå. På grund härav överlämna de sakkunniga härmed särskilt betänkande med förslag till organisation av en luftfartsstyrelse m. m.

Under utredningens gång hava de sakkunniga samrått med representanter för statens organisationsnämnd, telegrafstyrelsen, flygvapnet och statens meteorologisk-hydrografiska anstalt samt med olika befattningshavare i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Stockholm den 24 januari 1945.

OLOF SAHLIN.

E. G. BRAUNE.

ERNST SUNDSTRÖM.

P. WITTROCK.

Folke Hagstrand.

I. Inledning.

Enligt Kungl. Maj:ts efter riksdagens hörande den 26 maj 1922 givna förordning (nr 383) om luftfart tillkomma vissa ärenden en *luftfartsmyndighet*, vilken Kungl. Maj:t förordnar. Denna luftfartsmyndighet var till en början förlagd till kommunikationsdepartementet. Efter förslag av den år 1933 tillsatta luftfartsutredningen (SOU 1934:48) överflyttades luftfartsmyndigheten år 1936 till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och samordnades med den där befintliga järnvägsbyrån. Den sålunda ombildade byrån, vilken erhöll benämningen *järnvägs- och luftfartsbyrån*, ställdes under ledning av en byråchef i lönegrad A 30 samt organiserades på två avdelningar, *järnvägsavdelningen* och *luftfartsavdelningen*. Järnvägsavdelningens personal utgjordes av en järnvägsinspektör (A 28), en byråingenjör (A 21), en kontorsskrivare (Eo 15) och ett kontorsbiträde (Eo 4). Luftfartsavdelningen omfattade till en början följande befattningshavare, nämligen en luftfartsinspektör (A 28), en byråingenjör (A 21), en biträdande ingenjör (Eo 21), ett kansli-biträde (A 7) samt ett skrivbiträde.

Till följd av det fortgående förstatligandet av de enskilda järnvägarna äro järnvägsavdelningens arbetsuppgifter städda i avtagande. Personalstyrkan å avdelningen är för närvarande i stort sett densamma som vid omorganisationen år 1936. Däremot har luftfartsavdelningens verksamhet undergått en högst avsevärd ökning. Personalen å denna avdelning uppgår för närvarande till 55 befattningshavare, vartill kommer en omfattande lokal organisation med omkring 75 heltidsanställda befattningshavare.

II. Av Kungl. Maj:t meddelade särskilda föreskrifter angående järnvägs- och luftfartsbyråns arbetsuppgifter m. m.

Enligt Kungl. Maj:ts instruktion den 30 augusti 1943 (nr 681) för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess lokala förvaltningar ankommer det på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt dess lokala förvaltningar och övriga underlydande organ att i enlighet med vad i allmän lag och författning, i nämnda instruktion eller eljest är av Kungl. Maj:t stadgat, handlägga ärenden angående, bl. a., enskilda järnvägar och spårvägar, avsedda för allmän trafik, samt den civila luftfarten.

I 8 § samma instruktion, som innehåller närmare föreskrifter angående järnvägsavdelningens arbetsuppgifter, stadgas:

I fråga om *enskild järnväg* åligger det styrelsen bland annat att på anmälan låta i stadgad ordning verkställa besiktning och avsyning av enskild järnväg samt lämna tillstånd till sådan järnvägs upplåtande för allmän trafik; att bestämma benämning å stationer, håll- och lastplatser å enskild järnväg, då generalpost-, telegraf- och järnvägsstyrelserna äro med styrelsen om benämningen ense, men eljest hänskjuta ärendet till Kungl. Maj:ts avgörande;

att på ansökan meddela järnvägs innehavare tillstånd att, i enlighet med de för järnvägen gällande bestämmelserna och av styrelsen fastställd plan samt under de särskilda villkor, som styrelsen kan komma att därför föreskriva, på av järnvägen disponerad mark anlägga och efter föregående, av styrelsen föranstaltad besiktning för allmän trafik upplåta station, hållplats, lastplats eller bispår;

att beträffande plan för avsynad och för trafik öppnad järnväg medgiva sådana mindre ändringar, som leda till förbättring;

att utöva kontroll över bana med därtill hörande anläggningar samt över rullande materiel;

att till efterrättelse fastställa säkerhetsanordningar (tjänstgöringsreglementen); samt

att öva tillsyn över trafiksäkerhetens behöriga upprätthållande.

Vad ovan sägs skall i tillämpliga delar gälla *spårväg*, som enligt av Kungl. Maj:t meddelad koncession eller särskilt beslut ställts under styrelsens kontroll.

De närmare bestämmelserna angående väg- och vattenbyggnadsstyrelsens åligganden med avseende på den civila luftfarten äro meddelade i 9 §, som har följande lydelse:

I avseende å den *civila luftfarten* åligger det styrelsen bland annat

att ombesörja anläggning, underhåll och drift av statens civila flygplatser, hjälplandsningsfält, belysningsanordningar och övriga dylika anläggningar för luftfarten;

att i stadgad ordning pröva ansökningar om godkännande av plats, som är avsedd att regelmässigt brukas till flygplats;

att utöva kontroll över flygleder, flygplatser och flygmateriel;

att övervaka tillämpningen av gällande bestämmelser angående uppsättande av luftfyr; samt

att handlägga ärenden angående understöd åt privatflyget.

Styrelsen är *luftfartsmyndighet* och har i sådan egenskap att, i enlighet med vad därom finnes särskilt stadgat, utfärda bestämmelser för luftfarten samt övervaka tillämpningen av sålunda och i övrigt för luftfarten gällande föreskrifter ävensom att öva tillsyn över trafiksäkerhetens behöriga upprätthållande.

De i särskild ordning meddelade bestämmelserna angående styrelsens åligganden i egenskap av luftfartsmyndighet hänföra sig i huvudsak till luftfartsförordningen samt den till nämnda förordning hörande tillämpningskungörelsen. Enligt dessa bestämmelser ankommer det på luftfartsmyndigheten, bl. a., att föra luftfartygsregister, att utställa luftvärdighetsbevis för luftfartyg, att utfärda certifikat om behörighet att göra tjänst ombord å luftfartyg samt att utfärda tillstånd för hållande av skola för utbildning av förare av luftfartyg.

För utövning av luftfart i regelbunden trafik å viss luftfartsled (linjefart) eller anläggning av flygplats till allmänt bruk erfordras, där annan än staten skall utöva driften, särskilt tillstånd av Kungl. Maj:t. För utövning av annan luftfart mot ersättning erfordras tillstånd av luftfartsmyndigheten.

Ansökningar om tillstånd till linjefart remitteras alltid till luftfartsmyndigheten, som häröver avger utlåtande. Då dylik koncession meddelas, föreskriver

Kungl. Maj:t, bl. a., att de taxor och tidtabeller, som avses skola tillämpas för linjefarten, skola underställas luftfartsmyndighetens prövning.

III. Frågan om en utbrytning av luftfartsärendena från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Huvudfrågan.

Direktiven för de sakkunnigas arbete innefattas i ett yttrande till statsrådsprotokollet den 15 juni 1944 av chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson.

Vad beträffar järnvägs- och luftfartsbyrån ingår i de sakkunnigas uppdrag bl. a. att undersöka i vad mån det organ inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som handhar luftfartsärendena, bör erhålla viss ökad självständighet eller eventuellt helt friställas. Till belysande av detta spörsmål må följande framhållas.

Såsom i direktiven för de sakkunnigas arbete anförts, äro åtskilliga av de uppgifter, som ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på grund av dess befattning med luftfartsväsendet, delvis artskilda från de övriga arbetsuppgifter, som tillhöra styrelsens ämbetsområde. Många på andra statliga verk och myndigheter ankommande uppgifter ha större samband med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens huvudsakliga verksamhet än vad som är fallet beträffande de frågor rörande flygtrafik, flygteknik och elektroteknik, vilka förekomma inom luftfartsväsendet.

När luftfartsutredningen på sin tid övervägde frågan huruvida luftfartsmyndigheten borde friställas eller inordnas i något centralt ämbetsverk, var skälet för att utredningen förordade det senare alternativet huvudsakligen det, att luftfartsmyndighetens organisation och uppgifter för det dåvarande ansågos vara av alltför ringa omfattning för att myndigheten lämpligen borde bilda ett självständigt ämbetsverk. Samtidigt som utredningen därvid föreslog, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle bli luftfartsmyndighet, betonade den emellertid uttryckligen, att frågan ånyo borde tagas upp och en helt fristående luftfartsmyndighet inrättas, för den händelse det skulle visa sig, att detta sammanförande till ett ämbetsverk av väsentligen skilda arbetsuppgifter komme att innebära hinder för luftfartens utveckling eller medföra olägenheter vid handläggningen av de på luftfartsmyndigheten ankommande ärendena. Då frågan om luftfartsmyndighetens överflyttning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förelades 1936 års riksdag, uttalade departementschefen i statsverkspropositionen, bl. a., att han för egen del utginge ifrån att verksamheten även efter dess inordnande i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i huvudsak skulle bli av samma art och omfattning som den, vilken utövades inom den till kommunikationsdepartementet förlagda luftfartsmyndigheten.

De förhållanden, som sålunda lågo till grund för beslutet om luftfartsärendenas överflyttning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, ha sedermera väsentligt förändrats. Luftfartsavdelningens arbetsuppgifter och personal ha

mångdubblats. Såsom tidigare nämnts har avdelningens personal sedan år 1936 ökats från 5 till 55 befattningshavare. Verksamheten har gripit in på helt nya områden och blivit betydligt mera komplicerad. Härvid må först nämnas att på avdelningen lagts förvaltningen av två större flygplatser, nämligen Bulltofta och Torslanda, samt 21 mindre flygplatser och hjälplandningsfält ävensom 35 flygfyrar och 14 radiofyrar. Den heltidsanställda förvaltningspersonalen vid nämnda flygplatser uppgår för närvarande till ett 50-tal personer. Vidare har, sedan den civila flygledarorganisationen år 1939 förstattligades, denna organisation underställts luftfartsavdelningen. Antalet flygledare och flygledaraspiranter utgör för närvarande 24. Nämnas må ock att på Bulltofta och Torslanda även finnes personal, vilken tillhör telegrafverket, tullverket, postverket och polisen, vartill kommer de skilda flygbolagens stationspersonal. Ehuru nämnda personal icke är underställd luftfartsavdelningen, ankommer dock på denna myndighet, bl. a., att ombesörja lokaler åt personalen och andra därmed sammanhängande förvaltningsuppgifter. Anläggningsverksamheten för den civila luftfarten har alltmer kommit att direkt åvila luftfartsavdelningen. Flertalet av de civila flygfält, som på senare tid byggts eller utbyggts, ha utförts av luftfartsavdelningen i dess egen regi eller genom entreprenör. Vidare har avdelningen fått att ombesörja utförandet av belysningsanläggningar och radiofyrar. Sedan segel- och glidflyget vunnit insteg i landet, har luftfartsmyndighetens kontrollverksamhet utsträckts även till detta område.

Icke ens i nuvarande krisläge har någon stagnation i luftfartsavdelningens verksamhet inträtt. Anläggningsverksamheten och förvaltningsarbetet ha pågått i oförminskad omfattning. Nedgången i den ordinarie civila flygtrafiken har, i vad denna påverkar luftfartsmyndighetens arbetsbörda, mer än uppvägs av kurirplanstrafiken och annan extraordinär luftfart. Så snart fredsmässiga förhållanden åter inträda, torde ett mycket starkt uppsving för den civila luftfarten komma att inträda. Vissa förberedelser för en interkontinental flygtrafik ha redan träffats, och nya flygförbindelser inom landet och med andra europeiska länder hålla på att utformas. Visserligen ombesörjes flygtrafiken icke av luftfartsmyndigheten utan av andra, in- eller utländska organ, men uppenbart är att flygtrafikens utveckling direkt och indirekt i hög grad påverkar myndighetens arbete. I detta sammanhang må ock framhållas, att den reguljära flygtrafiken sannolikt kommer att utvecklas på sådant sätt, att starter och landningar i större utsträckning än tidigare komma att äga rum nattetid, vilket visserligen främst ökar flygstationernas arbete men även i viss mån återverkar på den centrala myndighetens arbetsbörda.

Till följd av de erfarenheter rörande flyget, som vunnits under det nu pågående kriget, har den tekniska utvecklingen beträffande såväl flygmaterielen som mark- och flygsäkerhetstjänsten i hög grad påskyndats, vilket medfört att allt större krav ställas på luftfartsavdelningen i fråga om sakkunnighet och förutseende.

I utredningsdirektiven har såsom ett alternativ framförts den tanken, att järnvägs- och luftfartsbyrån skulle inom styrelsen erhålla en mera fristående

ställning, möjliggörande att beslut i lämplig omfattning meddelades utan föredragning för verkschefen. Härvid skulle närmast ifrågakomma sådana luftfartsärenden, vilka författningsenligt tillhöra luftfartsmyndigheten, och därmed sammanhängande ärenden av rutinmässig art eller eljest av mindre principiell betydelse. En dylik ordning är också sedan krigsutbrottet i praktiken genomförd. Jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 14 januari 1938 fungerar nämligen — i stället för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen — chefen för järnvägs- och luftfartsbyrån under tid, då förstärkt försvarsberedskap är anbefalld, såsom luftfartsmyndighet och är i sådant hänseende direkt underställd chefen för flygvapnet. Styrelsens ställning såsom luftfartsmyndighet har sålunda delegerats till byråchefen. En ordning, varigenom till byråchefen delegeras väsentliga delar av beslutanderätten i luftfartsmyndighetens många gånger svårbedömda och internationellt betydelsefulla ärenden, är emellertid icke tillfredsställande såsom organisationsform under fredsförhållanden. Även om beslutanderätten i viss utsträckning skulle kunna delegeras på byråchefen, måste därför ändock många och betydelsefulla ärenden inom luftfartsväsendet avgöras av verkschefen. Omfattningen av dessa ärenden torde komma att öka väsentligt, när utvecklingen på den civila flygtrafikens område efter ett fredsslut kommer i full gång.

Samtidigt med expansionen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet inom luftfartsväsendet har emellertid — framför allt till följd av vägväsendets förstatligande — skett en mycket betydande utvidgning av styrelsens arbetsuppgifter även på väg- och vattenbyggnadsväsendets område. Enligt de sakkunnigas mening får denna verksamhetsgren, som ju är den ursprungliga och centrala inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, anses hava nått ett sådant utvecklingsstadium, att den kräver verksledningens odelade uppmärksamhet och intresse. Under framtida fredsförhållanden torde styrelsens arbetsbörda i berörda hänseenden bliva väsentligt större än för närvarande, vartill kommer att en ny betydande arbetsuppgift för styrelsen håller på att utvecklas, nämligen handläggningen av ärenden rörande vattenförsörjning och avlopp. Därest luftfartsärendena även i fortsättningen skulle ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilket skulle innebära att även luftfartsmyndighetens uppgifter efter försvarsberedskapens upphörande skulle belasta verkschefen, nödgas man därför räkna med, att verkschefen icke utan eftersättande av sina huvuduppgifter skall kunna ägna dessa ärenden nödig omsorg.

Om sålunda redan de omständigheter, som hänföra sig till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens egna organisatoriska förhållanden, mycket starkt tala för att luftfartsmyndigheten icke längre bör vara förlagd till nämnda styrelse, finns det också med hänsyn till den väntade utvecklingen av luftfarten, ej minst med avseende på de internationella förbindelserna, starka skäl för att de statliga funktionerna i samband med luftfartsväsendet böra inått och utåt handhavas och företrädas av ett särskilt statligt organ. Det synes ofrånkomligt, att den tjänsteman, som närmast skall företräda statens intressen i samband med förhandlingar inom och utom landet, intager en sådan

ställning i organisationen, som är förenlig med hans ansvar och befogenheter. Med den framträdande plats inom den internationella flygtrafiken, som Sverige intager och med all sannolikhet även framdeles får, bör åt det statliga organet givas tillbörlig självständighet och sakkunskap. Härtill kommer att arbetsuppgifterna inom detta statliga verksamhetsområde redan ha och framdeles än mer komma att få en sådan omfattning, att bemästrandet av detta mångsidiga och i vissa delar jämförelsevis svåra arbete helt kräver sin man. En sammankoppling av luftfartsmyndigheten med det statliga organ, som närmast företräder väg- och vattenbyggnadsväsendet, förekommer såvitt de sakkunniga ha sig bekant icke utomlands.

I personalorganisatoriskt hänseende intar luftfartsavdelningen i förhållande till den övriga delen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en relativt självständig ställning. Sålunda finnes å avdelningen en ganska talrik personal icke blott för de tekniska ärendena utan även för administrativa, juridiska och kamerala uppgifter. Med hänsyn härtill lär en friställning av avdelningen icke i och för sig behöva medföra någon mera avsevärd kostnadsökning. Vad det i sådant hänsende närmast kan bli va fråga om är dels att den nuvarande byråchefsbefattningen utbytes mot en verkschefstjänst i lämplig lönegrad, dels att vissa arvodesbelopp till en styrelse för den nya myndigheten upptagas i avlöningsstaten, dels att vissa av cheferna för de olika specialavdelningarna erhålla en något förbättrad löneställning och dels slutligen att den administrativa och kamerala personalen i någon mån förstärkes. Det må i detta sammanhang framhållas att den förbättrade löneställningen för vissa av de ledande befattningarna och därjämte vissa andra ändringar i luftfartsavdelningens personalorganisation, innebärande kostnadsökningar, torde bli va ofrånkomliga även om avdelningen kvarstannar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Det kan givetvis ifrågasättas, huruvida icke avgörandet av denna organisationsfråga borde uppskjutas i avvaktan på närmare erfarenhet av hur fredsförhållandena på luftfartens område kunna gestalta sig. De sakkunniga ha dock för sin del funnit övervägande skäl tala för att en omorganisation genomföres redan nu även om den nya organisationen därigenom kan få en i viss mån provisorisk natur.

Under den nu slutförda utredningen ha de sakkunniga uppmärksammat, att en del spörsmål, som beröra samarbetet mellan flygvapnet och luftfartsmyndigheten och fördelningen dem emellan av vissa arbetsuppgifter beträffande civilflyget, synas behöva upptagas till närmare prövning. De sakkunniga, vilkas uppdrag icke omfattar detta frågekomplex, hysa i likhet med de berörda myndigheterna den uppfattningen, att en utredning därutinnan lämpligen bör ske, helst som luftfartsmyndigheten under försvarsberedskap och krig är underställd chefen för flygvapnet. De sakkunniga anse sig böra fästa uppmärksamheten på förefintligheten av detta särskilda frågekomplex, vars lösning kan tänkas komma att framdeles påverka den nya organisationen, närmast med avseende på den militära personalen och dess inordnande i styrelsen.

På grund av det anförda vilja de sakkunniga föreslå, att luftfartsärendena nu utbrytas från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och att för handläggning av dessa ärenden inrättas ett särskilt ämbetsverk, förslagsvis kallat *luftfartsstyrelsen*. De sakkunniga vilja emellertid samtidigt förorda, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen alltjämt skall omhändervärd bygget av flygfälten.

Anläggningsverksamheten.

I utredningsdirektiven har upptagits frågan om sammanförande av all anläggningsverksamhet inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbetsområde — vägbyggnad, hamnbyggnad, vatten- och avloppsledningsanläggningar, brobyggnad, flygfältsbyggnad — under ett gemensamt ledande organ inom styrelsen. Vid behandling av frågan om en eventuell friställning av luftfartsväsendet borde enligt direktiven beaktas fördelarna av en enhetlig ledning av byggnadsverksamheten, som även innefattar flygfältsbyggandet och därmed sammanhängande anläggningsarbeten.

Luftfartsavdelningens anläggningsverksamhet omfattar dels nybyggnad och utvidgning av flygfält och dels utförande och förbättring av elektriska belysningsanläggningar samt ljus- och radiofyranläggningar för luftfarten. Arbetena utföras såväl i egen regi som på entreprenad.

Av de under tiden $\frac{1}{2}$ 1939— $\frac{30}{100}$ 1944 genom luftfartsavdelningens försorg utförda byggnadsarbetena å civila flygplatser ha kostnaderna för de under avdelningens direkta ledning bedrivna arbetena uppgått till totalt cirka 2 300 000 kronor och för entreprenadarbetena till sammanlagt omkring 10 850 000 kronor. Under samma tidsperiod har statens arbetsmarknadskommission för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens räkning byggt flygfält till en sammanlagd kostnad av omkring 3 380 000 kronor.

Den elektrotekniska anläggningsverksamhet, som bedrivs av luftfartsavdelningen, är av tämligen begränsad omfattning och sammanhänger mycket nära med de underhålls- och drifttekniska arbetsuppgifterna på detta område. Med hänsyn härtill och då särskild elektroteknisk expertis av här ifrågasvarande slag i allmänhet icke lär vara erforderlig inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens övriga verksamhetsgrenar, torde vid en friställning av luftfartsavdelningen ifrågasvarande anläggningsverksamhet böra ankomma på den nya luftfartsstyrelsen.

Beträffande flygfältsbyggandet äro förhållandena annorlunda. Arbetsuppgifterna tillhöra här väsentligen det ämnesområde inom tekniken, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i första hand företräder. De tekniska problemen vid byggandet av flygfält äro i stor utsträckning likartade med dem som förekomma vid anläggandet av vägar. Den omfattande tekniska erfarenhet, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förvärvat på vägbyggnadsområdet, bör kunna vara till stor nytta även då det gäller att bygga flygfält. Liknande överensstämmelse kan jämväl påvisas vid jämförelse med en annan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhetsgrenar, nämligen anläggandet av vatten- och avloppsledningar. Även utförandet av vid flygplatserna förekomman-

de stationsbyggnader, hangarer och dylikt är en uppgift, som otvivelaktigt tillhör väg- och vattenbyggnadsstyrelsens allmänna kompetensområde.

I här angivna fall kunna i allmänhet samma slags arbetsledare, arbetare och maskiner användas och i avsevärd omfattning även samma slags konstruktörer. Med hänsyn härtill bör det vara möjligt att genom en samordning av verksamhetsgrenarna bättre utnyttja de olika arbetsfaktorernas kapacitet. En dylik samordning ger nämligen bl. a. ökade möjligheter att åstadkomma en mera kontinuerlig sysselsättning av arbetare och arbetsledare och ett rationellare utnyttjande av arbetsmaskinerna.

Mot anordningen med en till luftfartsstyrelsen förlagd avdelning för flygplatsbyggande kan slutligen ytterligare anföras, att de tekniska tjänstemännen på en avdelning med så begränsade uppgifter lätt förlora kontakten med utvecklingen på de övriga verksamhetsområden, som höra till deras fack, och att härav föranledd begränsning av befordringsmöjligheterna i längden kan medföra svårigheter vid rekryteringen. Om däremot verksamheten inordnas i en större byggnadsavdelning inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, kunna vederbörande ingenjörer få tillfälle att ägna sig även åt andra tekniska uppgifter, varjämte möjligheterna för dugande krafter att avancera till högre befattningar därvid betydligt ökas.

Enligt de sakkunnigas mening böra emellertid förberedande utredningar rörande flygplatsbyggandet ankomma på luftfartsstyrelsen. Dessa utredningar äro till väsentlig del att hänföra till områden, som ligga utanför väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda sakkunskap, och det är därför helt naturligt, att luftfartsstyrelsen göres till det utredande organet. De sakkunniga återkomma i det följande till frågan om gränsdragningen i berörda hänseende mellan de båda myndigheterna, en gränsdragning som givetvis icke avser att vara någon spärr för det intima samarbete, som erfordras både på utredningsstadiet och senare.

Med hänsyn till vad sålunda anförts vilja de sakkunniga förorda, att ifrågasvarande byggnadsverksamhet vid inrättandet av en luftfartsstyrelse bibehålles hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Detta synes böra ske, huru än styrelsens byggnadsverksamhet kommer att organiseras. Till sistnämnda fråga hava de sakkunniga ännu icke tagit slutlig ställning.

Järnvägsavdelningen.

Till järnvägsavdelningen höra för närvarande följande befattningar, nämligen en järnvägsinspektör i lönegraden A 28, en byråingenjör i lönegraden A 21, en biträdande ingenjör med ett arvode av 9 450 kronor för år samt ett kontorsbiträde i lönegraden Eo 4.

Befattningen såsom järnvägsinspektör hålles numera vakant och uppehållles jämlikt av Kungl. Maj:t meddelat förordnande av en före detta trafikchef, som innehar ordinarie tjänst på övergångsstat hos järnvägsstyrelsen. Sedan programmet för förstatligandet av de enskilda järnvägarna blivit helt genomfört, kan det tänkas att befattningen såsom järnvägsinspektör blir obe-

hövlig. Den torde då få indragas. Även efter denna tidpunkt lär emellertid för framtiden komma att krävas statlig kontroll över ett antal mindre järnvägar, som icke omfattas av förstatligandet, samt över sådana spårvägar, vilka på grund av sin koncession eller eljest äro underställda väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillsyn och kontroll. Det kan i detta sammanhang nämnas, att järnvägsavdelningen sedan några år utövar viss säkerhetskontroll jämväl över Stockholms spårvägars innerstadsnät.

Med hänsyn till här anförda omständigheter torde ett bestående behov åtminstone av den till järnvägsavdelningen hörande byråingenjörstjänsten kunna anses föreligga.

För närvarande återstå cirka 4 900 bankilometer järnvägar i landet, som icke äro förstatligade. Till jämförelse kan nämnas att de statsägda järnvägarna omfatta 11 266 bankilometer. Den tidpunkt, då programmet för förstatligandet av de enskilda järnvägarna blivit helt genomfört, kan icke nu förutsägas. Sannolikt lär detta dröja flera år. Såvitt de sakkunniga kunnat bedöma äro järnvägsavdelningens arbetsuppgifter ännu av den omfattning, att en personalindragning icke för närvarande kan anses påkallad.

Då järnvägsavdelningens verksamhet sakligt sett icke har något samband med luftfartsväsendet, torde denna avdelning vid en friställning av luftfartsmyndigheten böra kvarbliva hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt därvid tills vidare organiseras såsom en särskild avdelning vid sidan av byråindelningen med järnvägsinspektören såsom föredragande i styrelsen för de ärenden, som ankomma på avdelningen. Det kan nämnas att järnvägsinspektören alltsedan krigsutbrottet fullgör dylikt åliggande. Därest avdelningens verksamhet i framtiden på sätt ovan antytts skulle minskas i sådan omfattning, att en indragning av järnvägsinspektörstjänsten bleve aktuell, synas avdelningens arbetsuppgifter lämpligen kunna överflyttas på den till styrelsens vägbyrå hörande vägtrafikavdelningen, vars uppgifter delvis äro av närbesläktad natur.

IV. Organisationsförslag.

A. Luftfartsstyrelsen.

1. Verksstyrelse.

Ehuru såsom tidigare nämnts flygtrafik icke direkt ombesörjes av staten, är utvecklingen av den civila luftfarten inom landet i mycket stor utsträckning beroende av statliga åtgärder. Tillhandahållandet av flygplatser för civilt bruk har alltmer blivit en rent statlig uppgift. Flygsäkerhetstjänsten är numera helt förstatligad. Såväl den yrkesmässiga flygtrafiken som annan civil luftfart äro underkastade en ingående statlig kontroll. Omfattningen av denna kontrollverksamhet är delvis reglerad genom internationella överenskommelser. Stort ansvar åvilar således den myndighet, som utövar de statliga funktionerna inom luftfartsväsendet. Med hänsyn härtill är det nödvändigt att denna myndighet äger en fast och handlingskraftig

organisation. För att myndigheten med erforderlig vidsynthet och sakkunnighet skall kunna fullgöra sin del av arbetet för luftfartens utveckling inom landet, synes därjämte angeläget, att den äger tillgång till sådan speciell sakkunskap, som erfordras vid behandlingen av större frågor, vilka t. ex. innefatta ett bedömande av den framtida utvecklingen av flygtrafiken, näringslivets behov av flygkommunikationer och dylikt eller beröra utrikesfrågor eller försvarsväsendet. Vid utformandet av den tilltänkta luftfartsstyrelsens organisation bör hänsyn tagas till ovan anförda synpunkter.

Enligt de sakkunnigas mening bör luftfartsstyrelsen bestå av en chef, benämnd *luftfartsdirektör*, vilken utövar ledningen av verket och fungerar som ordförande i styrelsen, samt *fyra ledamöter*, vilka företräda speciell sakkunskap inom följande områden, nämligen

- 1) den civila luftfarten,
- 2) näringslivet,
- 3) utrikesfrågor samt
- 4) försvarsväsendet.

De sakkunniga ha övervägt, huruvida icke jämväl den flygtekniska forskningen borde vara företrädd inom styrelsen, men ha funnit, att samarbetet på detta område skulle kunna bättre befrämjas, om luftfartsstyrelsen bleve representerad i styrelsen för flygtekniska försöksanstalten.

Med hänsyn till den löneställning cheferna för andra verk av motsvarande betydelse tillagts bör luftfartsdirektören placeras i lönegraden C 10 och förordnas för en tid av högst sex år. De övriga ledamöterna i styrelsen böra förordnas av Kungl. Maj:t för en tid av högst fyra år. Till en var av dem förslås utgå ett arvode av 1 500 kronor för år.

2. Ärendenas handläggning i styrelsen.

För att verksamheten skall kunna bedrivas med erforderlig smidighet, bör luftfartsdirektören äga ganska vidsträckt befogenhet att ensam meddela beslut. Detta gäller framför allt i fråga om ärenden av löpande natur.

Ärenden av beskaffenhet att icke lämpligen böra i varje fall underställas luftfartsdirektörens prövning må av denne kunna överlämnas till underordnad tjänsteman för vederbörlig åtgärd utan föregående föredragning inför luftfartsdirektören.

I följande ärenden (pleniären) skulle styrelsen i sin helhet meddela beslut efter föredragning av luftfartsdirektören eller befattningshavare hos styrelsen:

- a) förslag rörande anslagsäskanden;
- b) viktigare ärenden rörande luftfartsstyrelsens eller dess lokala förvaltningars organisation;
- c) frågor om utfärdande av ny författning eller förklaring, ändring eller upphävande av gällande författning;
- d) viktigare frågor om sådana tillämpningsbestämmelser till gällande författningar, som luftfartsstyrelsen i egenskap av luftfartsmyndighet har att utfärda;

e) viktigare frågor, i vilka framställning eller utlåtande skall avgivas till Kungl. Maj:t, ävensom andra ärenden av mera allmän eller väsentlig betydelse (till denna grupp höra t. ex. ärenden rörande koncessioner och taxor, framställningar om särskilda medel till flygfältsutredningar m. m.);

f) frågor om tillsättande av tjänst i lönegrader av löneplan C civila avlöningsreglementet eller i 24 och högre lönegrader av löneplan A nyssnämnda reglemente eller löneplan Eo civila icke-ordinarie reglementet;

g) ärenden angående ansvar å befattningshavare för fel eller försummelse i tjänsten; samt

h) sådant ärende i övrigt, som luftfartsdirektören eller styrelsen finner böra handläggas såsom pleniärende.

Pleniärenden böra avgöras efter omröstning mellan de i beslutet deltagande, därvid såsom luftfartsstyrelsens beslut må gälla den mening, varom flertalet förenar sig, eller, vid lika röstetal för olika meningar, den mening, som omfattas av luftfartsdirektören.

I fråga om disciplinmål bör dock luftfartsdirektören icke äga utslagsröst vid lika röstetal, utan bör i sådant fall den mening gälla såsom styrelsens beslut, vilken innebär frikännande eller den lindrigaste påföljden. Beträffande här avsedda mål bör dessutom gälla att de avdelningschefer, vilka enligt vad nedan sägs skola vara närvarande vid ärendets behandling, jämväl skola deltaga i beslutet.

Vid avgörande av pleniärenden bör styrelsen anses beslutsmässig, då luftfartsdirektören och minst två andra ledamöter deltaga i avgörandet.

Såväl pleniärenden som ärenden, i vilka beslut meddelas av luftfartsdirektören ensam, böra avgöras i närvaro av chefen för den avdelning inom styrelsen, vars verksamhet ärendet berör. Chefen för den avdelning inom styrelsen, som företräder den juridiska och administrativa sakkunskapen, bör närvara vid föredragning av samtliga pleniärenden.

Vid avgörande av ärenden, som äga samband med riksförsvaret, bör styrelsens militärassistent vara närvarande.

Det bör åligga en var befattningshavare, som är tillstädes vid ärendes avgörande och vilkens åsikt icke överensstämmer med beslutet, att till protokollet anmäla sin skiljaktiga mening.

De särskilda ledamöterna böra i möjligaste mån följa styrelsens verksamhet. I sådant syfte bör tillfälle beredas dem att följa utvecklingen i allmänhet inom styrelsens verksamhetsområde, varvid de på lämpligt sätt böra få del av alla viktigare beslut, som meddelas av luftfartsdirektören ensam.

De sakkunniga vilja framhålla, att de icke närmare ingått på frågan om förhållandet under försvarsberedskap eller krig mellan chefen för flygvapnet och luftfartsstyrelsen i dess egenskap av luftfartsmyndighet. Med omorganisationsförslaget avses icke att göra någon ändring i den nu gällande ordningen härutinnan, och förslaget lägger icke heller hinder i vägen för att luftfartsstyrelsen underställes chefen för flygvapnet i den mån Kungl. Maj:t vill förordna därom.

3. Organisatorisk indelning.

Med avseende på arbetsuppgifternas art kan verksamheten inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens luftfartsavdelning hänföras till fem relativt klart avgränsade och i stort sett likvärdiga huvudgrupper. I enlighet härmed är avdelningen i organisatoriskt hänseende uppdelad på fem särskilda underavdelningar, nämligen *luftfartsinspektionen*, *flygsäkerhetsavdelningen*, *mark-tjänstavdelningen*, *byggnadsavdelningen* och *sekretariatet*. På dessa underavdelningar ankomma huvudsakligen följande arbetsuppgifter, nämligen

på *luftfartsinspektionen*: teknisk kontroll över flygmateriel, utfärdande av luftfartscertifikat, haveriutredningar, prövning av ansökningar om tillstånd till yrkesmässig luftfart samt frågor angående subvention av den civila luftfarten;

på *flygsäkerhetsavdelningen*: den centrala ledningen och övervakningen av flygledarorganisationen, samarbetet i fråga om flygsäkerhetstjänsten med chefsmyndigheterna för radio- och väderlekstjänstens personal å flygplatserna samt med flygvapnet och lufttrafikbolagen, ärenden rörande flygsäkerhetsbestämmelser samt utfärdande av flygsäkerhetsunderrättelser;

på *marktjänstavdelningen*: underhåll och drift av flygplatser och andra anläggningar för luftfartsändamål samt anläggningsarbeten i fråga om ljus- och radiofyrar samt flygfältsbelysningar;

på *byggnadsavdelningen*: byggande, utvidgning och förbättring av flygfält med därtill hörande stationsbyggnader, hangarer m m.; samt

på *sekretariatet*: administrativa och juridiska uppgifter.

Denna organisatoriska uppdelning av arbetsuppgifterna synes i sina huvuddrag vara lämplig och böra bibehållas även inom luftfartsstyrelsen. Då byggandet av flygfält icke skulle ankomma på denna myndighet, erfordras emellertid icke någon särskild byggnadsavdelning. Det förberedande utredningsarbetet för flygfältsbyggandet, en uppgift som däremot skulle åvila luftfartsstyrelsen, torde böra sammanföras med marktjänstavdelningens arbetsuppgifter. Till den avdelning inom luftfartsstyrelsen, som närmast skulle motsvara det nuvarande sekretariatet, böra jämväl förläggas styrelsens kamerala uppgifter.

Luftfartsstyrelsen synes i enlighet med vad ovan antytts tills vidare böra organiseras på fyra avdelningar. Dessa torde förslagsvis kunna benämnas *luftfartsinspektionen*, *trafikledningen*, *förvaltningsavdelningen* och *kansliet*. Inom var och en av avdelningarna bör finnas en chef, som närmast under styrelsen svarar för avdelningens arbete. Vid lönesättningen för avdelningscheferna torde hänsyn böra tagas därtill, att dessa komma att få en mera ansvarsfull ställning än som är förenad med motsvarande befattningar inom den nuvarande luftfartsavdelningen.

Tillräckliga skäl för att redan från början inrätta olika byråer med särskilda byråchefsbefattningar kunna enligt de sakkunnigas mening icke anses föreligga. Den föreslagna indelningen på avdelningar, var och en under ledning av en kvalificerad chef, bör göra luftfartsstyrelsen väl lämpad att utan sprängning av organisationsramen fullgöra sina uppgifter även vid en jämförelsevis betydande ökning av arbetsmängden.

Uppdelningen av luftfartsstyrelsens arbete på olika avdelningar bör icke utgöra hinder för att styrelsens personal i mån av behov fritt utnyttjas allt efter föreliggande arbetsuppgifter och oberoende av om vederbörande tjänst vid placeringen inom styrelsen närmast avsetts för särskilt slag av arbete. Det synes angeläget att inom ett så relativt litet ämbetsverk, varom här är fråga, befattningshavarna så långt det är praktiskt möjligt få tillfälle att sätta sig in i även andra inom verket förekommande arbetsuppgifter än dem, för vilka de närmast äro avsedda, så att de vid behov kunna ersätta varandra.

4. Beräkning av personalbehovet.

I direktiven för de sakkunnigas arbete har påpekats att järnvägs- och luftfartsbyråns personalorganisation på grund av luftfartens hastiga utveckling och delvis under inverkan av vissa av krigsförhållandena betingade omständigheter under de senaste åren på skilda punkter undergått en successiv utbyggnad utan den samlade överblick över arbetsuppgifter och personalresurser, som för en riktig avvägning är erforderlig. Det har därför ansetts behövt att verkställa en enhetlig omprövning av byråns personalorganisation under beaktande av de möjligheter till rationalisering och personalbesparing, som kunna föreligga. Dessa synpunkter måste givetvis bliva vägledande för bedömandet av luftfartsstyrelsens personalbehov. Samtidigt måste emellertid också hänsyn tagas till de alltmer ökade krav, som den fortgående utvecklingen inom luftfartsväsendet kan komma att ställa på styrelsen. Den framtida utvecklingen på den svenska civila luftfartens område är visserligen svårbedömlig, beroende som den är av flygpolitiska avgöranden, som ännu icke äro träffade och som i väsentlig mån äro avhängiga av andra staters ståndpunkter. Det synes emellertid uppenbart att luftfartsstyrelsen efter ett fredsslut kommer att ställas inför betydligt ökade uppgifter, till väsentliga delar oberoende av huruvida den Sverige berörande flygtrafiken bedrives av svenska företag eller av utländska. Då de framtida arbetsförhållandena ännu icke med erforderlig säkerhet kunna överblickas, torde dock utformningen av personalorganisationen, särskilt i kvantitativt hänseende, få ske med stor försiktighet.

Från dessa principiella utgångspunkter ha de sakkunniga haft att taga ståndpunkt icke endast till personalbehovet i och för sig utan även till frågan om personalens ställning såsom ordinarie och icke-ordinarie.

De sakkunniga hava från chefen för järnvägs- och luftfartsbyrån emottagit ett jämförelsevis mycket långtgående förslag till utökning av byråns personal. För de sakkunniga står det klart, att allt som har att göra med trafiksäkerheten måste fungera perfekt och att på detta område organisationen måste i alla avseenden avvägas med hänsyn därtill. Även om organisationen i övrigt givetvis icke heller får tilltagas för knappt, är det likväl uppenbart, att man här på ett annat sätt har möjlighet att begränsa arbetsuppgifterna och arbetsbördan liksom också att anpassa arbetsformerna och arbetsmetoderna till personaltillgången. De sakkunniga vilja i detta sammanhang icke underlåta att framhålla betydelsen av att arbetsmetoderna bli så smidiga som möjligt.

Enligt de sakkunnigas mening bör den personalorganisation, som i det följande föreslås och som är avvägd huvudsakligen med hänsyn till den nuvarande situationen, kunna utan någon större utvidgning bemästra en icke oväsentlig ökning av arbetsmängden.

Innan de sakkunniga närmare ingå på frågan om utformningen av luftfartsstyrelsens personalstat, torde en redogörelse få lämnas rörande den nuvarande luftfartsavdelningens personalorganisation.

Av luftfartsavdelningens personal avlönas endast en mindre del med anlitande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsanslag (VI B 1). Övriga befattningshavare å avdelningen ha jämlikt särskilda av Kungl. Maj:t lämnade bemyndiganden anställts med anlitande av olika investeringsanslag samt vissa delposter i staten för luftfartsfonden (Lu). De investeringsanslag, som här åsyftas, äro följande:

Belysningsanläggningar för luftfartsleder (Kb II 2),

Radiofyrrar för luftfarten (Kb II 3),

Byggande och förbättring av flygplatser (Kb II 4).

De flesta av här ifrågakvarande befattningshavare äro anställda mot arvode, som i regel utgår med belopp motsvarande viss löneklass jämte därå belöpande rörligt tillägg och kristillägg. I flertalet fall äro de arvodesanställda befattningshavarna tillförsäkrade vissa förmåner, som tillkomma motsvarande extra ordinarie tjänstemän, t. ex. i fråga om semester, lön under sjukledighet m. m.

Nedan har en förteckning upprättats över luftfartsavdelningens personal med angivande av löneställning samt de anslagsmedel, som anlitas för avlöningskostnaderna.

Antal	Befattningshavare	Löne-grad	Arvode enligt löne- klass eller till särskilt belopp	Anslag	Anm.
Luftfartsinspektionen.					
1	Luftfartsinspektör	A 29	—	VI B 1	Civiling
1	Biträdande luftfartsinspektör	Eo 26	—	VI B 1	Civiling
1	Biträdande luftfartsinspektör	Eo 24	—	VI B 1	Civiling
1	Ingenjör ¹	—	20	VI B 1	
1	Biträdande ingenjör	—	7 400: —	VI B 1	
1	Kanslibiträde ¹	—	4	VI B 1	
Flygsäkerhetsavdelningen.					
1	Chef för flygsäkerhetstjänsten	Eo 24	—	Lu	
1	Kontorist ¹	—	5	VI B 1	

¹ Befattningen inrättad jämlikt särskilt bemyndigande av Kungl. Maj:t, därvid det förut-satts att för bestridande av avlöningskostnaderna den i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsstat ingående delposten till avlöningar till icke-ordinarie personal skall i erforderlig utsträckning få överskridas.

Antal	Befattningshavare	Löne- grad	Arvode enligt löne- klass eller till särskilt belopp	Anslag	Anm.
	Marktjänstavdelningen.				
1	Förste byråingenjör	A 26	—	VI B 1	Civiling
	<i>Flygplatssektionen.</i>				
1	Ingenjör	—	19	Kb II 4	
1	Fältmästare	—	18	Lu	
1	Ingenjör	—	14	Kb II 2	
1	Ritbiträde	—	1	Kb II 4	
	<i>Elektrosektionen.</i>				
1	Elektroingenjör	—	23	Kb II 2	Civiling
1	Elektroingenjör	—	21	Kb II 2	Civiling
1	Byråingenjör	Eo 21	—	VI B 1	
1	Platsledare	—	16	Kb II 2	
1	Ingenjör	—	13	Kb II 2	
1	Ingenjör	—	11	Kb II 2	
1	Ingenjör	—	10	Kb II 2	
1	Montör	—	10	Kb II 2	
1	Förrädsförvaltare tillika chaufför	—	6	Kb II 4	
1	Kontorsbiträde	Ex 4	—	Kb II 2	
	<i>Radiosektionen.</i>				
1	Radioingenjör	—	21	Kb II 3	Civiling
1	Radioingenjör	—	19	VI B 1	Civiling
1	Montör	—	8	Kb II 3	
	<i>Bokföringssektionen.</i>				
1	Kontorsskrivare	Eo 15	—	VI B 1	
2	Kontorister	—	8	Kb II 4	
	<i>Övrig personal å avdelningen.</i>				
1	Expeditionsvakt	—	4	Kb II 4	
1	Kontorsbiträde	Ex 4	—	Kb II 3	
	Byggnadsavdelningen.				
1	Arbetschef	—	28	Kb II 4	Civiling
1	Ställföreträdande arbetschef	—	23	Kb II 4	Civiling
1	Ingenjör	—	23	Kb II 4	Civiling
1	Ingenjör	—	20	Kb II 4	Civiling
1	Ingenjör	—	17	Kb II 4	
1	Ingenjör	—	16	Kb II 4	
1	Ingenjör	—	14	Kb II 4	
1	Ingenjör	—	13	Kb II 4	
1	Ritbiträde	—	8	Kb II 4	
1	Kontorist	—	8	Kb II 4	
3	Kontorsbiträden	—	1	Kb II 4	
1	Kontorsvakt	—	2 700:—	Kb II 4	

Antal	Befattningshavare	Löne-grad	Arvode enligt löne-klass eller till särskilt belopp	Anslag	Anm.
	Sekretariatet.				
1	Förste byråsekreterare	Eo 24	—	VI B 1	
1	Byråsekreterare	A 21	—	VI B 1	
1	Förste amanuens	Eo 18	—	VI B 1	
2	Amanuenser	—	17	Kb II 4	
1	Kontorist	A 9	—	VI B 1	
2	Kontorsbiträden	Eo 4	—	VI B 1	
1	Kontorsbiträde	Ex 4	—	Kb II 2	
1	Expeditionsvakt	Eo 5	—	VI B 1	
55	befattningshavare				

I den å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsstat uppförda posten Arvoden bestämda av Kungl. Maj:t finnes inräknat ett arvodesbelopp å 1 800 kronor till en av medicinalstyrelsen förordnad läkare med uppgift att tjänstgöra som assistent hos luftfartsmyndigheten vid handläggning av certifikatärenden.

Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens militäravdelning finnes en särskild flygassistent med tjänstgöring hos styrelsen en dag per vecka. Denne, som från ovanberörda anslagspost uppbär ett årsarvode av 360 kronor, bör efter omorganisationen givetvis tjänstgöra vid luftfartsstyrelsen.

En av flygledarna vid Bromma flygplats tjänstgör numera permanent å flygsäkerhetsavdelningen såsom biträde åt chefen för flygsäkerhetstjänsten.

Såsom ovan nämnts utgår större delen av luftfartsavdelningens personalavlöningar från sakanslag, vilket också är fallet beträffande personalkostnaderna för vissa andra avdelningar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I utredningsdirektiven anföres härom:

Ändring bör också åvägabringas i nuvarande ordning för avlöningars bestridande. Personalavlöningar utgå för närvarande från byggnadsmedel och andra sakanslag i en omfattning, som icke är förenlig med rationella budgetprinciper och som försvårar överblicken över personalorganisation och medelsbehov. I första hand böra medel för avlöande av all erforderlig personal med uppgifter av mera permanent natur inräknas i avlöningsanslag. Beträffande personal, vilken erfordras för tillfälliga anläggningsarbeten — t. ex. företag som utföras i arbetsmarknadsreglerande syfte eller som äro av krisbetonad karaktär — kan avlöning från vederbörande sakanslag ifrågakomma, men det bör övervägas, huruvida ej även i dessa fall avlöningarna lämpligen kunna regelmässigt utgå från styrelsens avlöningsanslag, eventuellt i kombination med en anordning, varigenom ersättning från vederbörande sakanslag tillföres avlöningsanslaget såsom uppbördsmedel.

I anslutning till dessa direktiv avse de sakkunniga att för luftfartsstyrelsen upprätta förslag till personaistat, vari ingå medel för avlöande av all erforderlig personal med uppgifter av mera permanent natur. Då styrelsen icke skulle handha flygfältsbyggandet, kan behov av personalförstärkning

för tillfälliga anläggningsarbeten normalt icke uppkomma i samma utsträckning som för närvarande. I fråga om den elektrotekniska anläggningsverksamheten samt flygfältsplanerandet kan dock — särskilt när det gäller arbetsföretag av mycket stor omfattning, t. ex. det planerade flygfältet för interkontinental lufttrafik — komma att erfordras tillfällig personalförstärkning. För utredningar rörande flygplatsbyggande avse de sakkunniga att föreslå, att ett särskilt utredningsanslag anvisas såsom fallet är beträffande byggnadsstyrelsens verksamhet och även i fråga om en del av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens. I den mån fråga är om tillgodoseende av ett personalbehov inom luftfartsstyrelsen synes emellertid detta lämpligen böra ske på sådant sätt, att uppkommande kostnader bestridas från avlöningsanslagets icke-ordinariepost, som för detta ändamål bör upptagas med beteckningen förslagsvis och sålunda efter medgivande av Kungl. Maj:t kunna överskridas. Detta förfaringssätt överensstämmer med vad som för närvarande tillämpas beträffande exempelvis väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägbyrå. Vad beträffar frågan huruvida ett dylikt anslagsöverskridande bör täckas genom en omföring från vederbörande sakanslag, vilja de sakkunniga framhålla, att med hänsyn till bl. a. att de belopp, varom det för luftfartsstyrelsens del i regel kan bliva fråga, äro jämförelsevis ringa, en sådan anordning knappast synes påkallad.

I den mån personal för ledning eller kontroll på arbetsplatsen av anläggningsarbeten erfordras, torde kostnaderna för sådan personal liksom hittills böra utgå av vederbörande anläggningsanslag.

Inrättandet av ordinarie befattningar hos luftfartsstyrelsen torde till en början, i avvaktan på närmare erfarenhet om utvecklingen av styrelsens arbetsuppgifter, böra ske med viss försiktighet. Däremot synes extra ordinarie anställning böra förekomma i betydligt större utsträckning än vad som nu är fallet inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens luftfartsavdelning.

Särskilt för de ledande befattningarna inom styrelsen bör redan från början en sådan löneställning tillmätas, att det blir möjligt att verkställa rekryteringen av dessa med sikte på de ökade krav, som vid den väntade expansionen av den civila luftfarten kunna komma att ställas på vederbörande befattningshavare. Vid lönesättningen lär hänsyn jämväl få tagas till att befodringsmöjligheterna inom verket i de flesta fall torde bliva relativt små.

För tekniska specialuppgifter bör när så lämpligen kan ske utomstående expertis anlitas i stället för att inom verket anställa särskilda specialister, vilka kanske icke alltid kunna effektivt utnyttjas.

Luftfartsinspektionen.

På luftfartsinspektionen skulle efter omorganisationen ankomma i huvudsak samma slag av arbetsuppgifter, som hittills åvilat densamma. Till belysande av frågan om luftfartsinspektionens personalbehov torde en närmare redogörelse för nyssnämnda arbetsuppgifter få lämnas.

I luftfartsinspektionens uppgifter ingår först och främst handläggning av

ärenden rörande den tekniska kontrollen av all flygmateriel för civilt bruk såväl beträffande konstruktion och tillverkning som under drift; i anslutning härtill handläggas ärenden angående luftvärdighetsbevis för flygmateriel. Tillsyn över att luftfartyg, som brukas inom svenskt område, städse är luftvärdigt skall ske genom besiktning dels före fartygets tagande i bruk och därefter å vissa på förhand bestämda tider och dels då fartyget undergått sådan förändring eller lidit sådan skada, som kan hava betydelse för dess luftvärdighet. I fråga om serietillverkade luftfartyg förenklas den första besiktningen därigenom att endast det första fartyget av en ny typ behöver underkastas en mera ingående kontroll. De flesta besiktningspliktiga flygplan, som användas i Sverige, äro importerade och ha därvid varit försedda med luftvärdighetsbevis från vederbörande myndighet i tillverkningslandet. I dylikt fall erfordras i allmänhet ej någon särskild typbesiktning, då planet här registreras.

Den tekniska kontrollen av flygmaterielen, vilken är en mycket omfattande uppgift (en typbesiktning kan t. ex. kräva flera månaders arbete), kan icke utföras enbart med luftfartsinspektionens personal, utan därjämte fungera under luftfartsinspektionens ledning särskilda besiktningsmän, tillverkningskontrollanter och byggkontrollanter, som av vederbörande förrätningssökande uppbära ersättning för varje särskild förrättning.

Under de senaste åren har i samband med försvarsberedskapen uppstått en icke obetydlig flygplansindustri inom landet. I den mån denna industri efter kriget kan komma att inriktas på tillverkning av civilflygplan, torde antalet typbesiktningar öka.

Segel- och glidflyget har under den korta tid, detta förekommit inom landet, nått en mycket stor omfattning och har medfört en betydande arbetsökning för luftfartsinspektionen. Allt tyder på att denna flygverksamhet, som ju väsentligen har karaktären av fritidssysselsättning och sport och som tillika har en icke oväsentlig betydelse såsom förberedande utbildning för motorflygning, kommer att fortvara även efter kriget och ytterligare utvecklas.

En annan verksamhetsgren inom civilflyget, som väntas komma att få stor betydelse, sedan fredsmässiga förhållanden åter inträtt, är taxifyget. Även härigenom kan en ökning av luftfartsinspektionens kontrollerande verksamhet förväntas uppkomma.

Närmast genom luftfartsinspektionen utövar luftfartsmyndigheten kontroll över den inom den civila luftfarten verksamma personalen — trafikflygare, privatflygare, luftnavigatörer, radiotelegrafister och flygmekaniker, för vilkas verksamhet kräves särskilt, av luftfartsmyndigheten utfärdat certifikat — samt handlägger frågor om utfärdande, förlängning eller återkallande av certifikat. Luftfartsinspektionen har vidare att öva tillsyn över den civila flygutbildningen samt bereda frågor rörande inrättande av flygskolor, om godkännande av lärare m. m. vid sådana skolor. I vad avser det statsunderstödda segelflyget ankommer emellertid kontrollen över utbildningsverksamheten i huvudsak på flygvapnet.

Utredningar rörande orsaken till inom den civila luftfarten inträffade haverier ankomma i första hand på luftfartsinspektionen. Denna del av in-

spektionens verksamhet, vilken i särskilt hög grad berör allmänna intressen, torde få anses såsom en av inspektionens viktigaste uppgifter. En rätt be- driven utredning kan klargöra icke blott vad som brustit i fråga om sä- kerhet utan, många gånger, även vilka åtgärder som för framtiden måste vidtagas för att öka säkerheten. Dessa utredningar, som i många fall taga lång tid i anspråk, kräva stor flygteknisk erfarenhet och sträcka sig ofta ut över flera tekniska områden.

Luftfartsinspektionen inforrar alla de uppgifter, som erfordras för att behandla framställningar om trafikkoncessioner för in- och utländska före- tag, samt prövar dessa ansökningar med hänsyn till uppställda tekniska mi- nimifordringar. De sakkunniga förutsätta, att inspektionen liksom hittills blir den avdelning, som i första hand får företräda styrelsen vid handlägg- ning av ärenden rörande konventioner med främmande länder.

Inspektionen svarar vidare för planläggningen och kontrollen av statsun- derstöd till den civila luftfarten, i den mån detta ankommer på luftfarts- myndigheten.

Slutligen kan nämnas handläggningen av ärenden rörande bestämmelser av olika slag, som beröra luftfartsinspektionens verksamhetsområde.

Följande statistiska uppgifter må i förevarande sammanhang meddelas:

**Antal utfärdade och förnyade
luftvärdighetsbevis.**

År	Ny- utfärdade	Förnyade	Summa
1936		67	67
1937	26	68	94
1938	22	90	112
1939	23	43	66
1940	27	98	125
1941	15	97	112
1942	42	133	175
1943	30	156	186

**Antal registrerade civilflygplan
i Sverige.**

År	Motorflyg- plan	Segelflyg- plan
1936	40	—
1937	48	—
1938	72	2
1939	85	4
1940	100	6
1941	98	12
1942	111	44
1943	115	51

Antal utfärdade och förnyade luftfartscertifikat.
(Förare, mekaniker, radiotelegrafister och navigatörer)

År	Nyutfärdade		Förnyade	Summa
	Motor- flygning	Segel- flygning		
1936	98	—	124	222
1937	189	—	215	404
1938	189	—	319	508
1939	145	—	359	504
1940	88	—	246	334
1941	70	22	295	387
1942	86	34	280	400
1943	120	57	396	573

För luftfartsinspektionens chef torde benämningen *luftfartsinspektör* böra bibehållas. Enligt de sakkunnigas mening är denna befattning av sådan särskild betydelse, att den bör hänföras till löneplan C civila avlöningsreglementet. De sakkunniga föreslå, att den nu i lönegraden A 29 placerade befattningen såsom luftfartsinspektör överföres till lönegraden C 5 med 6-årsförordnande.

En förstärkning av luftfartsinspektionens ingenjörspersonal torde få anses påkallad redan med hänsyn till den ökning av inspektionens arbetsuppgifter, som är förestående. Det torde också få antagas, att luftfartsinspektören på grund av sina allmänna arbetsuppgifter kommer att även framdeles i viss utsträckning befinna sig på långvariga tjänsteresor utomlands. För de till motorflyget hörande arbetsuppgifterna bör luftfartsinspektören ha två väl kvalificerade medhjälpare med flygteknisk högskoleutbildning och praktisk erfarenhet från flygindustrien. Med hänsyn till arten och omfattningen av de arbetsuppgifter, som skulle ankomma på ifrågavarande befattningshavare, böra dessa i lönehänseende jämföras med flygingenjör av 1. graden vid flygvapnet och således placeras i 27 lönegraden, den ene såsom ordinarie i A 27 och den andre som extra ordinarie i Eo 27. De sakkunniga vilja föreslå, att befattningshavarna i fråga erhålla benämningen *luftfartsingenjör*. Den nuvarande befattningen såsom biträdande luftfartsinspektör i lönegraden Eo 26 bör i samband härmed indragas.

Befattningen såsom biträdande luftfartsinspektör i lönegraden Eo 24, vilken tillkommit närmast för den tekniska kontrollen av segel- och glidflyget, synes nu böra överföras på ordinarie stat med placering i lönegraden A 24 och med benämningen *luftfartsingenjör*.

För vissa mera rutinmässiga uppgifter inom luftfartsinspektionen torde böra inrättas en befattning såsom *ingenjörsassistent* i lönegraden Eo 17, motsvarande den nu befintliga arvodesbefattningen såsom biträdande ingenjör. Denne befattningshavare skulle svara för granskningen av certifikatärenden, biträda vid handläggningen av ärenden rörande luftvärdighetsbevis samt registrerings- och nationalitetsbevis, verkställa provflygningar, stå allmänheten till tjänst med råd och upplysningar, utföra ritarbete samt biträda vid besiktningar i samband med haveriutredningar m. m.

För de mera kvalificerade biträdesgöromål, som förekomma inom luftfartsinspektionen, bör finnas ett *kanslibitråde* i lönegraden A 7. Denna befattningshavare skulle bl. a. biträda ingenjörsassistenten vid beredningen av certifikatärenden samt föra register och statistik m. m. En motsvarighet till denna befattning finnes redan i form av en tillfällig kanslibiträdestjänst, som jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande inrättats fr. o. m. den 1 oktober 1944.

Den personal, som här beräknats för luftfartsinspektionen, skulle alltså vara följande:

- 1 luftfartsinspektör C 5
- 1 luftfartsingenjör A 27
- 1 luftfartsingenjör Eo 27

- 1 luftfartsingenjör A 24
- 1 ingenjörssassistent Eo 17
- 1 kanslibiträde A 7

Trafikledningen.

Trafikledningens arbetsuppgifter anknyta sig huvudsakligen till den verksamhet, som utövas av de vid flygplatserna placerade flygledarna. Beträffande nämnda verksamhet må här följande anföras.

Flygledare har till uppgift att övervaka trafiksäkerheten på flygfältet och inom vederbörande kontrollzon eller flygsäkerhetsdistrikt samt att därvid dirigera flygtrafiken i överensstämmelse med de bestämmelser, som för sådant ändamål finnas meddelade. Under färd erhåller piloten genom flygplanets radio uppgift från flygledaren om den kurs, som skall hållas, samt om väderlekssituationens utveckling ävensom anvisningar för landningen. Vidare lämnar flygledaren per radio vid behov föreskrifter angående lämplig flyghöjd för undvikande av mötande flygplan eller nedisning m. m. Radiomeddelandena från flygledaren förmedlas genom flygplatsens markradiostation, som tillhör telegrafverket och skötes genom dess personal. Väderlekstjänsten ombesörjes av vid flygplatserna placerad personal från statens meteorologisk-hydrografiska anstalt (SMHA). Före start lämnar väderlekspersonalen direkta uppgifter till föraren om väderlekssituationen och en prognos rörande utvecklingen under de närmaste timmarna på den aktuella flygsträckan.

Trafikledningen skall leda och övervaka flygledarpersonalens verksamhet. Enär denna personal i stor utsträckning tjänstgör i skift eller i beredskap, måste tjänstgöringsplaner för densamma upprättas, vilka fastställas av trafikledningen, som i samråd med telegrafstyrelsens radiobyrå och SMHA jämväl fastställer tjänstgöringsplaner för radio- och väderlekspersonalen vid flygplatserna. Avdelningen svarar vidare för anställande, utbildning och placering av flygledare.

Beträffande flygsäkerhetstjänsten torde det, mer än inom de flesta andra verksamhetsområden, vara nödvändigt att klara och noggranna föreskrifter meddelas om vad som till undvikande av olyckshändelser är att iakttaga i olika situationer. Vid utarbetandet av dylika säkerhetsbestämmelser måste hänsyn tagas bl. a. till de internationella bestämmelserna på området samt till de speciella bestämmelser, som gälla för det militära flyget. Handläggningen av här avsedda ärenden ankommer på trafikledningen i samråd med vederbörande militära organ.

Avdelningen har vidare att i vad avser flygsäkerhetsfrågor biträda vid behandlingen av ärenden rörande koncessioner och tidtabeller samt vid haveriutredningar ävensom att lämna anvisningar om vilka flygvägar, flygplatser och flyghöjder, som i olika fall må användas. Under den förstärkta försvarsberedskapen erfordras särskilt tillstånd till flygning över svenskt område. Dylika ärenden handläggas av trafikledningen, varvid samråd skall ske med försvarsstabens luftförsvarsavdelning.

Bland trafikledningens uppgifter må vidare nämnas utgivandet av »Underrättelser från Luftfartsmyndigheten». Denna publikation, som i regel utkommer flera gånger i veckan, innehåller löpande underrättelser till ledning för flygare, luftfartsbolag, flygledare, radio- och väderlekstjänsten m. fl.

De flygutbildade tjänstemännen inom trafikledningen böra vid lämpliga tillfällen medfölja lufttrafikbolagens reguljära flygningar för att inhämta närmare kännedom om flygsäkerhetstjänstens sätt att fungera.

Det omfattande samarbete med in- och utländska myndigheter och bolag, som erfordras för flygsäkerhetstjänstens upprätthållande, intar en dominerande plats inom trafikledningens verksamhet. Särskilda krav ställas härvid på avdelningen, när det gäller beröringen med de utländska luftfartsbolag, som bedriva trafik på Sverige. Goda språkkunskaper och ingående kännedom om de internationella förhållandena på luftfartsområdet höra här till de nödvändiga förutsättningarna för tjänstutövningen.

Chefen för trafikledningen bör äga kompetens för tjänstgöring såsom trafikpilot samt bör helst ha utövat detta yrke under längre tid. Han bör därjämte besitta god organisationsförmåga och förhandlingsvana samt gedigna språkkunskaper. De sakkunniga vilja för denne befattningshavare föreslå benämningen *trafikdirektör*. Enär tjänsten ställer stora krav på vitalitet och förmåga att följa med den mycket snabba utvecklingen, bör anställningsformen vara sådan, att utbyte av befattningshavare vid behov kan ske. På grund härav och med hänsyn till förutsättningarna för tjänstens rekrytering torde densamma böra hänföras till löneplan C samt tillsättas med förordnande för sex år. För att kunna förvärva och behålla en person med ovan angivna kvalifikationer lär man få räkna med en placering av befattningen i lönegraden C 4. Den nu å luftfartsfondens stat uppförda befattningen såsom chef för flygsäkerhetstjänsten i lönegraden Eo 24 skall givetvis härvid indragas.

Arbetsuppgifterna inom trafikledningen äro till stor del av den art, att de måste fullgöras utan dröjsmål. Kritiska situationer inom flygsäkerhetstjänsten kunna uppstå, som påkalla direktiv eller andra åtgärder från trafikledningens sida även nattetid. Med hänsyn härtill och då avdelningens verksamhet redan nu är av den omfattning, att den icke kan skötas enbart av en person, bör trafikdirektören erhålla en kvalificerad medhjälpare vid sin sida, som äger kompetens att fungera såsom hans ställföreträdare. Denne befattningshavare föreslås erhålla benämningen *trafikinspektör* med placering i lönegraden Eo 24.

För att biträda bl. a. vid arbetet med sammanställning och distribution av »Underrättelser från Luftfartsmyndigheten» bör finnas ett kanslibiträde i lönegraden Eo 7, motsvarande den tillfälliga kontorist, som för närvarande finnes å flygsäkerhetsavdelningen. Biträdet bör äga språkkunskaper för att kunna tjänstgöra såsom telefonvakt samt bör kunna utföra enklare ritarbete.

Den här föreslagna personalen för trafikledningen skulle alltså utgöras av

- 1 trafikdirektör C 4,
- 1 trafikinspektör Eo 24 samt
- 1 kanslibiträde Eo 7.

I förevarande sammanhang torde en annan fråga, som har samband med trafikledningen, få behandlas, nämligen frågan huruvida en organisatorisk förändring nu bör vidtagas med avseende på *den civila luftfartens mark-radiotjänst och väderlekstjänst*.

Vad först beträffar *radiotjänsten* må följande anföras.

Såsom tidigare nämnts ombesörjes radiotjänsten vid flygplatserna av telegrafverket, som erhåller ersättning från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för kostnaderna för denna verksamhet. Ifrågavarande kostnader, vilka påföras staten för luftfartsfonden, ha i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens statförslag för budgetåret 1945/46 upptagits till ett belopp av 770 000 kronor.

Radiopersonalen vid flygplatserna omfattar för närvarande 34 personer, varav de flesta äro radiotelegrafister i lönegraden A 12, Eo 12 eller Ex 12. Föreståndarna vid de större stationerna äro radiokommissarier i 15 lönegraden. Till markradiotjänsten hör dessutom viss personal å telegrafstyrelsens radiobyrå, nämligen bl. a. en kontrollör, en ingenjör och en ritare. Radiopersonalen ombord på flygplanen tillhör vederbörande flygbolag.

I underdånig skrivelse den 12 juni 1944 angående möjligheten att begränsa kostnaderna för radiotjänst åt luftfarten har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ifrågasatt en överflyttning till styrelsen av personalen vid markradiostationerna. Styrelsen har härom anfört bl. a. följande.

Genom en sådan överflyttning skulle man vinna väsentliga organisatoriska fördelar. Radiotjänsten utgör ett av flygsäkerhetstjänstens främsta hjälpmedel, varför en klar förmansställning för flygledarpersonalen i förhållande till radiopersonalen måste krävas. En sådan kan icke uppnås, så länge dessa personalgrupper äro underställda olika ämbetsverk. Den nuvarande organisationen har varit möjlig, så länge flygsäkerhetstjänsten varit av ringa omfattning. För att kunna motsvara de krav som numera ställas på denna viktiga del av flygverksamheten är det dock erfordrigt att personalen samordnas. I Danmark liksom tidigare även i Norge, där motsvarande organisationer alltid varit av mindre omfattning än i vårt land, är en enhetlig ledning av alla till flygsäkerhetstjänsten hörande organ genomförd långt före det pågående krigets utbrott. På samma sätt sortera i Sverige järnvägstelegraf och järnvägstelefon under respektive järnvägars förvaltningar.

I förevarande sammanhang har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämväl ifrågasatt en överföring från telegrafstyrelsen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av markradiostationernas tekniska utrustning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har emellertid härvid förutsatt, att telegrafstyrelsens tekniska organisation vid behov skulle anlitas vid byggandet av nya stationer samt för större reparationsarbeten och komplettering av stationernas tekniska utrustning.

De skäl, som anförts för en överflyttning av markradiostationernas personal, hänföra sig väsentligen till frågan om *befälsförhållandet* mellan denna personal och flygledarpersonalen. Det synes de sakkunniga uppenbart, att

radiopersonalen i fråga om flygsäkerhetstjänstens handhavande skall vara underställd flygledarnas ordergivning. Så är emellertid för närvarande icke till alla delar fallet.

Den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna lösningen av förevarande fråga lär enligt de sakkunnigas mening komma att medföra icke enbart fördelar utan även väsentliga olägenheter. Härvid må särskilt uppmärksammas svårigheterna för luftfartsstyrelsen att hålla tillräcklig reservpersonal för att tillgodose vikariebehovet vid semester och tjänstledighet för den ordinarie personalen. Inom telegrafverket förefinnas större möjligheter att hålla reservpersonal, enär denna här även kan utnyttjas inom andra områden, framför allt vid kustradiostationerna. Telegrafverket torde vidare äga större förutsättningar att ordna rekryteringen och utbildningen av personalen än luftfartsstyrelsen. Slutligen må ock framhållas att telegrafverket har betydligt lättare att till annat arbete överflytta sådan telegrafistpersonal vid flygsäkerhetstjänsten, som av en eller annan anledning anses böra erhålla annat arbete.

Här ifrågavarande angelägenhet bör enligt de sakkunnigas mening kunna ordnas på ett betydligt enklare sätt än genom att överflytta radiopersonalen till luftfartsstyrelsen. Efter de överläggningar, som de sakkunniga haft med representanter dels för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägs- och luftfartsbyrå och dels för telegrafstyrelsen, ha de sakkunniga kommit till den uppfattningen, att förevarande fråga bör kunna lösas på ett tillfredsställande sätt genom att instruktionen för markradiopersonalen ändras på sådant sätt, att flygledarnas här åsyftade ordergivningsrätt klart framgår. För att flygledarna skola kunna utöva ledningen över telegrafistpersonalen synes det nödvändigt, att de erhålla viss undervisning rörande de tekniska och formella förutsättningarna för markradiotjänsten.

Det torde ej heller finnas anledning att genomföra en överföring av *markradiostationernas tekniska utrustning* till luftfartsstyrelsen. En dylik åtgärd lär i varje fall icke få någon betydelse för frågan om nedbringande av statsverkets kostnader för radiotjänsten. I vissa fall äro anläggningarna sammanbyggda med andra telegrafverkets anläggningar på ett sådant sätt, att ett särskiljande redan av praktiska skäl icke låter sig göras. Slutligen må framhållas, att någon erinran av avgörande betydelse knappast kan göras mot den nuvarande ordningen. Den omständigheten, att i ersättningen till telegrafverket inräknas jämväl viss ränta å det investerade kapitalet, synes icke kunna med fog åberopas i detta sammanhang, helst som därigenom åstadkommes att statsverkets samtliga årliga kostnader för radiotjänsten redovisas på luftfartsfonden.

De sakkunniga vilja emellertid i detta sammanhang icke underlåta att beröra ett spörsmål, som kanske i någon mån givit anledning till önskemålet om överflyttning av markradioorganisationen till luftfartsmyndigheten. De teleprinterförbindelser med tillhörande apparater, som användas för flygsäkerhetstjänsten, förhyras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Dylika förbindelser finnas mellan Bromma och Bulltofta samt mellan Bulltofta och

Torslanda. De användas för befordran *dels* av flygsäkerhets- och flygväderleksmeddelanden, *dels* av start- och landningstelegram till och från de trafikflygplatser, med vilka flygtrafik bedrives, *dels* av platsbeställningstelegram mellan trafikflygplatserna, *dels* ock av taxerade radiotelegram till och från luftfartyg. Däremot har telegrafstyrelsen icke ansett sig kunna tillåta, att meddelanden i förvaltningsärenden befordras med dessa förbindelser. Även då ledningarna stå outnyttjade, få dylika telegram ej befordras. Här avsedda meddelanden måste således då de äro brådskande sändas över det allmänna telegraf- eller telefonnätet. Telegrafstyrelsens inställning till denna fråga lärer betingas av omsorgen om att ledningarna icke skola belastas av telegramtrafik, som kan hindra flygsäkerhetstjänsten. Det är givet att omsorgen om flygsäkerheten icke på något sätt får eftersättas. De sakkunniga anse emellertid, att detta villkor bör kunna väl tillgodoses, även om förbindelserna i viss mån användas jämväl för förvaltningsmeddelanden. I fråga om teleprinterförbindelserna finnas, enligt vad de sakkunniga inhämtat, tekniska möjligheter att avbryta inkommande telegramtrafik, om mottagningsstationen behöver sända brådskande meddelande. Vid sådant förhållande bör det enligt de sakkunnigas mening icke vara omöjligt att, i den mån teleprinterförbindelserna äro lediga, utan men för den ordinarie trafiken inpassa även sådan trafik som avser förvaltningstjänsten, då ju denna trafik omedelbart kan avbrytas, så snart säkerhets- eller väderlekstelegram behöva sändas. På vederbörande flygledare bör ankomma att i förekommande fall avgöra, i vilken ordning meddelanden få avsändas. Förvaltningsmeddelanden böra uppenbarligen komma efter den andra trafiken.

De sakkunniga vilja alltså föreslå, att teleprinteranläggningarna skola få begagnas av luftfartsstyrelsen och dess personal för varje slag av tjänstemeddelande i den ordning, som här angivits.

Vad beträffar *väderlektjänsten* har någon överflyttning av personal från statens meteorologisk-hydrografiska anstalt icke ifrågasatts från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida. Ej heller de sakkunniga ha funnit några avgörande skäl för att föreslå en ändring i detta avseende.

Chefen för järnvägs- och luftfartsbyrån har i sitt till de sakkunniga överlämnade organisationsförslag anmält behov för luftfartsstyrelsens del av en meteorolog, vilken med chefsställning i förhållande till meteorologisk-hydrografiska anstaltens flygmeteorologer skulle tjänstgöra såsom förbindelseman mellan anstalten och luftfartsstyrelsen. Denne tjänsteman skulle därjämte inom sitt fackområde biträda styrelsen med internationella frågor, väderleksundersökningar för tillämnade flygplatser och haveriutredningar samt såsom allmän meteorologisk rådgivare och lärare. Jämväl de sakkunniga anse behov föreligga av en dylik befattningshavare. Enligt de sakkunnigas mening bör emellertid denne tjänsteman vara anställd hos SMHA samt efter överenskommelse mellan de båda myndigheterna helt eller delvis tjänstgöra hos luftfartsstyrelsen. I 1945 års statsverksproposition har förslag framlagts om inrättande av en förste statsmeteorologbefattning i lönegraden Eo 24 hos SMHA för här avsett ändamål.

Förvaltningsavdelningen.

Förvaltningsavdelningens arbetsuppgifter skola enligt de sakkunnigas förslag omfatta i huvudsak flygplatsutredningar, centrala uppgifter i fråga om underhåll och drift av luftfartslederna samt elektroteknisk anläggningsverksamhet.

Med hänsyn till de mångskiftande och omfattande arbetsuppgifter, som avses skola ankomma på förvaltningsavdelningen, torde stora krav komma att ställas på avdelningens chef. Det är dock givetvis icke erforderligt eller möjligt att denne i alla detaljer skall behärska de olika fackområden, som avdelningens verksamhet omspänner. Av vikt är emellertid att han äger tillräcklig erfarenhet och tillräckliga teoretiska kunskaper för att kunna överblicka och bedöma den ekonomiska och allmänt praktiska innebörden av förekommande frågor. De sakkunniga föreslå, att denne avdelningschef med benämningen *byrådirektör* placeras i lönegraden A 28.

Såsom tidigare berörts skulle byggandet av flygfält med därtill hörande husbyggnader ombesörjas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, medan det för nämnda verksamhet erforderliga utredningsarbetet närmast skulle ankomma på luftfartsstyrelsens förvaltningsavdelning. Denna avdelning skulle sålunda handhava planläggningen av byggnadsverksamheten med därtill hörande utredningar rörande behovet av nyanläggning eller utvidgning av flygplatser i landet samt, när byggnadsföretag bliva aktuella, vidtaga de förberedande åtgärder, som med hänsyn till luftfartsstyrelsens speciella sakkunskap böra ankomma på densamma.

Då fråga är om anordnande eller ändring av flygplatser, skulle på luftfartsstyrelsen ankomma i huvudsak följande uppgifter, nämligen

att i den trakt, där det planerade flygfältet skall ligga, undersöka vilka områden som ur flygtekniska eller andra synpunkter kunna komma i fråga för ändamålet,

att med anlitande av utomstående expertis, i första hand från statens geotekniska institut och statens väginstitut, verkställa förberedande geotekniska och geologiska undersökningar rörande markens bärighet samt beskaffenhet i övrigt på den eller de platser, som vid rekognosceringen befunnits godtagbara,

att upptaga förhandlingar samt sedermera träffa avtal om förvärv av erforderlig mark ävensom att i förekommande fall föranstalta om sådana byggnadsbestämmelser för flygplatsens omgivning, som kunna erfordras för att säkerställa flygtrafiken mot hindrande bebyggelse i fältets omgivning,

att upprätta erforderligt kartmaterial över det område, som efter de förberedande undersökningarna utvalts för flygfältet,

att utarbета redogörelse för de flygtekniska förutsättningarna för flygfältets utformning,

att — vid behov med anlitande av arkitekt eller annan utomstående expertis — upprätta huvudritningar till de stations-, hangar- och andra byggnader, som äro erforderliga vid flygplatsen, samt

att i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställa överslagsberäkning av kostnaderna för byggnadsföretaget samt att därefter göra framställning hos Kungl. Maj:t om erforderliga anslagsmedel till företaget.

Efter framställning från luftfartsstyrelsen skall väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på grundval av det utredningsmaterial, som kan ställas till förfogande från luftfartsstyrelsen, i samarbete med nämnda myndighet verkställa kompletterande undersökningar och upprätta arbetsritningar för flygfältet jämte därtill hörande husbyggnader samt i egen regi eller med anlitan av entreprenör utföra arbetena. För ytterligare geologiska, geotekniska, beläggningstekniska och andra speciella undersökningar och utredningar skulle vid behov få anlitas expertis utanför väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

De anslag, som anvisas till byggande och förbättring av flygplatser, böra ställas till luftfartsstyrelsens disposition att användas i enlighet med av Kungl. Maj:t meddelade föreskrifter. Då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erhållit uppdrag att utföra flygplatsbyggnad, har luftfartsstyrelsen att av de anvisade medlen på rekvisition ställa för ändamålet erforderliga belopp till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande.

För i samband med flygplatsutredningarna uppkommande sakkostnader, t. ex. kostnader för undersökningar från luften samt för geologiska och geotekniska förundersökningar, hantlangningskostnader, kostnader för anlitan av husbyggnadsteknisk expertis m. m., bör, såsom de sakkunniga tidigare antytt, anvisas ett särskilt anslag. Detta anslag synes i riksstaten böra uppföras på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln samt hava karaktären av förslagsanslag. Härvid bör emellertid gälla att anslaget må tagas i anspråk endast med Kungl. Maj:ts medgivande, därvid Kungl. Maj:t torde böra i varje särskilt fall pröva behovet av ifrågasatta utredningsarbeten. Med hänsyn bl. a. därtill att något klart program för det framtida flygfältsbyggandet icke för närvarande föreligger, ställer det sig svårt att mera exakt beräkna storleken av det föreslagna utredningsanslaget. De sakkunniga ha överslagsvis uppskattat medelsbehovet till 40 000 kronor för år. Anslaget synes böra erhålla benämningen Projektering av flygplatser.

Behovet av arbetskraft inom förvaltningsavdelningen för här avsedda arbetsuppgifter är givetvis svårbedömligt men torde tills vidare kunna tillgodas med följande befattningar, nämligen

1 förste byråingenjör i lönegraden	Eo 26,
1 byråingenjör	» » Eo 24,
1 ingenjörssassistent	» » Eo 17,
2 ritare	» » Eo 12,
1 ritbiträde	» » Eo 8 samt
1 kontorsbiträde	» » A 4.

Förste byråingenjören och byråingenjören böra vara civilingenjörer med utbildning inom väg- och vattenbyggnadsfacket eller besitta mot sådan utbildning svarande kunskaper.

Ingenjörssassistenten och *ritarna* avses närmast för mättnings- och andra fältarbeten ävensom för upprättandet av kartor samt andra tekniska uppgifter av mera rutinmässig art. Ingenjörssassistenten skulle därvid tjänstgöra såsom ledare för ritarna och sammanhålla arbetet på detta område. Ritarna torde med avseende på arbetsuppgifternas art närmast kunna jämföras med ritarna vid vägförvaltningarna, vilka befattningshavare äro placerade i lönegraden A 12. I den mån vid tillfällig ansvällning av arbetet med flygplatsutredningarna behov av ytterligare arbetskraft för mättningsverksamheten uppkommer, torde detta behov böra tillgodoses genom anställande av tillfällig arbetskraft i den ordning, de sakkunniga tidigare i annat sammanhang föreslagit, nämligen genom överskridande av icke-ordinarieposten.

Ritbiträdet erfordras för renritning av uppmätningsskator och annat ritarbete. *Kontorsbiträdet* skulle i första hand sysselsättas med expeditions-, arkiv- och statistikgöromål.

Vid bedömandet av personalbehovet bör uppmärksammas, dels att avtalsförhandlingarna rörande mark o. dyl. närmast skola ankomma på kansliavdelningen och dels att utredningarna rörande belyningsanläggningar skola handhas av den elektrotekniska personal, som omnämns i det följande.

Frågan om den personalorganisation, som kan erfordras inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för flygfältsbyggandet, torde få upptagas till prövning av de sakkunniga i samband med behandlingen av övriga spörsmål rörande styrelsens byggande verksamhet. Därest de sakkunniga icke skulle hinna att framlägga förslag härutinnan i så god tid, att denna fråga kan lösas till nästkommande budgetår, torde väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personalbehov för här ifrågakvarande ändamål provisoriskt få tillgodoses med tillfällig personal. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen torde i dylikt fall få inkomma till Kungl. Maj:t med framställning i ämnet. Avlöningskostnaderna synas därvid böra utgå av styrelsens anslagspost till avlöningar till övrig icke-ordinarie personal, vilken post för sådant ändamål bör få överskridas i erforderlig utsträckning.

Arbetet med förvaltningen av flygplatserna och övriga till flyglederna hörande anläggningar bör decentraliseras, i den mån detta arbete är av sådan art och omfattning, att inrättandet av särskilda lokala organ för ändamålet kan anses av ekonomiska och praktiska skäl påkallat. Härigenom lärers i allmänhet större effektivitet i arbetet kunna ernås. En dylik decentralisering är delvis redan genomförd. Beträffande anläggningarna i södra och västra Sverige ombesörjas nämligen hithörande arbetsuppgifter av Malmö-Bulltofta respektive Göteborg-Torslanda flygplatsförvaltningar. I sina anslagsäskanden för budgetåret 1945/46 till luftfartsväsendet har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ifrågasatt inrättandet av ytterligare en flygplatsförvaltning, nämligen i Norrköping. Denna flygplatsförvaltning skulle omhänderväsa förvaltningen av sju flygplatser och fjorton flygfyrar i mellersta Sverige, vilka för närvarande stå under direkt ledning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens

luftfartsavdelning. Om denna ytterligare decentralisering genomföres, vilket de sakkunniga vilja förorda, skulle under central ledning endast kvarstå Sundsvall/Härnösands flygplats, Visby flygplats samt ett antal flyg- och radiofyrrar.

Vid ovan angivna förhållanden torde inom luftfartsstyrelsen erfordras en jämförelsevis ringa personal för arbetsuppgifter sammanhängande med luftfartsledningens underhåll och drift.

Vad beträffar fältunderhållet ha de sakkunniga ansett behov föreligga av endast en särskild befattning för de centrala arbetsuppgifterna på detta område. En mot denna befattning svarande tjänst med arvode motsvarande löneklass 18 finnes för närvarande å luftfartsavdelningen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sina petita för nästkommande budgetår förordat, att nämnda arvodestjänst ombildas till en extra ordinarie befattning i lönegraden Eo 19. De sakkunniga anse för sin del, att befattningen bör erhålla benämningen *förste fältmästare* och hänföras till lönegraden Eo 18, två lönegrader över fältmästarna vid flygplatserna. Ifrågavarande befattningshavare skulle ha till åliggande att biträda flygplatsförvaltningarna med råd och anvisningar i speciella fältunderhållsfrågor, verka för rationalisering av fältunderhållet, ombesörja centralupphandling av fröer och konstgödningsämnen samt uppgöra statberäkningar för underhållet. Han skulle därjämte handha den direkta ledningen av fältunderhållet på de flygplatser, som skulle kvarstå under central förvaltning.

I förevarande sammanhang må nämnas att vid utbrytningen av luftfartsärendena från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen de i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förrådsfond ingående maskiner, vilka användas enbart för luftfartsväsendet, torde få överflyttas till luftfartsstyrelsens förvaltning. Härvid skola dock givetvis undantagas de maskiner, som närmast äro avsedda för flygfältsbyggandet. Beträffande de närmare formerna för denna överföring från förrådsfonden torde det böra ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och luftfartsstyrelsen att gemensamt avgiva förslag till Kungl. Maj:t.

Flygtrafikens utveckling har medfört ett alltmer ökat behov av anordningar för navigering i mörker eller eljest vid dålig sikt. För sådant ändamål finnas numera vid luftfartsledningarna bl. a. belysningsanläggningar i form av flygfältsbelysningar (flygplatsfyrrar, gränsljus, hinderljus, belyst landnings-T, banljus, inflygningsljus, flodljus m. m.) och flygfyrrar ävensom radiofyrrar (navigationsradiofyrrar och landningsradiofyrrar).

Till anordnande av belysningsanläggningar för luftfartsledningarna ha hittills anvisats sammanlagt omkring 3 850 000 kronor. För nästkommande budgetår har i statsverkspropositionen för ändamålet upptagits ett beräknat belopp av 775 000 kronor.

Här ifrågavarande anläggningar måste för att tillgodose flygsäkerhetens krav konstrueras så, att största möjliga driftsäkerhet erhålles. Detta medför bl. a., att anläggningarna ofta bliva komplicerade. Med hänsyn till den utländska flygtrafiken på Sverige måste anläggningarna också avpassas med

beaktande av internationella normer, vilket förutsätter, att den tekniska utvecklingen i utlandet på förevarande område noga följes.

Luftfartsavdelningen utför vanligen icke belysningsanläggningar i egen regi, i varje fall icke när det gäller större anläggningsarbeten. Däremot verkställer avdelningens personal allt planeringsarbete för dylika anläggningar och upprättar vid infordrande av entreprenadanbud erforderliga programhandlingar. Dessa innehålla bl. a. detaljerade ritningar och beskrivningar över vad som skall utföras av entreprenören. Framför allt beträffande flygfältsbelysningar är arbetet med upprättande av programhandlingar av tidskrävande art.

Standardiserad apparatur för luftfartsledernas belysningsanläggningar tillverkas i regel icke inom landet och import härav har av olika anledningar mera sällan förekommit. På grund härav har apparaturen i de flesta fall specialkonstruerats, till en del av luftfartsavdelningens personal.

Sedan en anläggning blivit färdigställd, upprättas inom luftfartsavdelningen en detaljerad beskrivning och ritning över anläggningen.

Drift och underhåll av anläggningarna ombesörjes i huvudsak genom lokala organ. Vid mera komplicerade fel anlitas luftfartsavdelningens elektroingenjörer. Handläggningen av ärenden rörande leverans av elektrisk kraft sker i stor utsträckning centralt. Med hänsyn till trafiksäkerhetens krav måste en mycket noggrann tillsyn och kontroll över anläggningarna utövas. Detta sker i vad avser de under flygplatsförvaltningarnas vård ställda anläggningarna i första hand genom dessa förvaltningars försorg. Det har emellertid ansetts nödvändigt, att nämnda anläggningar regelbundet kontrolleras jämväl av luftfartsavdelningens ingenjörer, vilket sker minst en gång om året. Beträffande de av luftfartsavdelningen direkt förvaltade anläggningarna äro avdelningens arbetsuppgifter givetvis mera omfattande.

Med avseende å radiofyrrarna äro arbetsuppgifterna i stor utsträckning av samma art som i fråga om belysningsanläggningarna. Verksamheten på detta område är emellertid av mindre omfattning. Hittills ha för här avsedda anläggningar anvisats sammanlagt omkring 950 000 kronor.

Luftfartsavdelningens personal för elektrotekniska arbetsuppgifter har under de senaste åren ökats ganska avsevärt. Denna personalökning har så vitt de sakkunniga kunnat finna i stort sett varit betingad av en motsvarande ökning av de arbetsuppgifter inom förevarande verksamhetsområde, som ansetts böra ankomma på luftfartsavdelningen. Personalbehovet torde emellertid böra bedömas jämväl med hänsyn till frågan, huruvida den nuvarande fördelningen av hithörande arbetsuppgifter mellan avdelningen och andra på detta område verksamma organ kan anses ändamålsenlig.

Vad härvid beträffar *radiofyrrarna* ha de sakkunniga uppmärksammat, att inom den civila statsförvaltningen liknande verksamhet bedrives jämväl av telegrafverket och lotsverket. Telegrafverket, som på det radiotekniska området intar en ledande ställning, äger en förhållandevis väl utbyggd organisation för såväl praktisk verksamhet som forskningsuppgifter. De speciella tekniska uppgifter, som äro förknippade med luftfartsledernas radiofyrrar,

torde enligt de sakkunnigas mening lämpligen kunna anförtros åt telegrafverket, som ju redan ombesörjer utförande och drift av flygplatsernas markradio-stationer. De sakkunniga anse, att påtagliga fördelar därigenom skulle stå att vinna. På radioteknikens område ha under kriget gjorts synnerligen betydelsefulla rön, vilka väntas komma att medföra en väsentlig omläggning i fråga om principerna för radiofyrarnas konstruktion och uppgifter. Med hänsyn till telegrafverkets rikare resurser och vidare erfarenhet på förevarande område torde detta verk äga större förutsättningar än luftfartsstyrelsen att lösa de teoretiska och praktiska frågor, som kunna uppkomma, när det beträffande luftfartsledningens radiofyrar gäller att tillgodose den tekniska utvecklingens krav.

På grund av vad sålunda anförts vilja de sakkunniga förorda, att anläggningsverksamheten beträffande luftfartsledningens radiofyrar ävensom arbetet med reparation och underhåll av dessa fyrar överflyttas till telegrafverket, som härför bör erhålla ersättning från luftfartsfonden.

Även om ovanberörda överflyttning genomföres, torde man emellertid få räkna med att luftfartsstyrelsen måste ha tillgång till en särskild befattningshavare inom verket med radioteknisk specialkunskap. En sådan tjänsteman synes nämligen vara erforderlig dels för att verkställa utredningar om behovet av radiofyrar vid luftfartsledningarna, dels för att vid samarbetet med telegrafverket framföra luftfartens speciella behov på förevarande område och därvid bl. a. pröva och vidarebefordra de önskemål, som kunna framställas av flygbolagen, dels för att utöva kontroll över radiofyrarnas funktion med hänsyn till flygsäkerhetens krav, dels ock för att besiktiga radioanläggningarna å luftfartyg i civil trafik. I den mån denne befattningshavare därtill får tid bör han kunna sysselsättas även med annan inom styrelsen förekommande elektroteknisk verksamhet. De sakkunniga vilja sålunda föreslå, att för här avsett ändamål inrättas en befattning såsom *byråingenjör* i lönegraden Eo 24. I samband härmed torde de nu inom luftfartsavdelningen inrättade befattningarna för radiotekniska uppgifter, nämligen två radioingenjörstjänster med arvode enligt 21 respektive 19 löneklassen samt en montörstjänst med arvode enligt 8 löneklassen, kunna indragas.

Till den verksamhet, som utövas av luftfartsavdelningens *elektrosektion*, finnes icke någon direkt motsvarighet inom den övriga delen av statsförvaltningen. Med hänsyn bl. a. härtill kan någon sådan överflyttning av arbetsuppgifterna, som föreslagits beträffande radiosektionens verksamhet, icke ifrågakomma. Ej heller synes det vid nuvarande omfattning av den elektrotekniska anläggningsverksamheten vara lämpligt att i någon större utsträckning decentralisera densamma till flygplatsförvaltningarna. I så fall skulle det nämligen bliva nödvändigt att anställa särskilda elektroingenjörer vid den lokala organisationen. Härtill kommer att ifrågavarande, för flygsäkerheten så betydelsefulla uppgifter vid en decentralisering icke torde kunna handläggas på det enhetliga sätt, som är önskvärt.

Arbetsuppgifterna beträffande belysningsanläggningarna omfatta, såsom framgår av den tidigare lämnade redogörelsen, i främsta rummet planering och kontroll. För handhavandet av dessa uppgifter kräves en omfattande

allmän kännedom om förhållandena inom luftfartsväsendet. Med hänsyn härtill torde det i regel icke vara möjligt att för dessa uppgifter anlita utomstående expertis.

På grund av vad här anförts vilja de sakkunniga förorda, att hos luftfartsstyrelsen inrättas erforderliga befattningar för den verksamhet, som nu bedrivs inom luftfartsavdelningens elektrosektion. Såsom framgår av sammanställningen på s. 19 utgöres den tekniska personalen på nämnda sektion av två civilingenjörer med arvode enligt 23 respektive 21 löneklassen, en byråingenjör i lönegraden Eo 21, tre ingenjörer med arvode enligt respektive 13, 11 och 10 löneklassen samt en montör med arvode enligt 10 löneklassen. (De sakkunniga bortse i detta sammanhang från en till sektionen hörande arvodesanställd platsledare, vilken handhar vissa i styrelsens egen regi bedrivna arbeten. I den mån denne platsledare erfordras även framdeles, torde han liksom hittills få avlönas med anlitan av vederbörande anläggningsmedel.)

Då omfattningen av arbetsuppgifterna på förevarande område, ej minst i vad avser anläggningsverksamheten, är svårbedömlig av samma skäl som gälla beträffande flygplatsutredningarna, synas de befattningshavare, som här avses, böra till en början erhålla ställning huvudsakligen såsom extra ordinarie. De sakkunniga ha för här ifrågavarande ändamål beräknat följande befattningar:

1 förste byråingenjör i lönegraden	Eo 26,
1 byråingenjör	» » A 21,
1 »	» » Eo 21,
2 ritare	» » Eo 15,
1 »	» » Eo 12 samt
1 montör	» » Eo 9.

Den ordinarie byråingenjörstjänsten är närmast avsedd för arbetsuppgifter, som hänföra sig till flygfyrarna. Den motsvaras av ovanberörda inom luftfartsavdelningen befintliga byråingenjörsbefattning i lönegraden Eo 21, vilken funnits inrättad sedan avdelningens tillkomst år 1936 och även hade en motsvarighet hos den ursprungliga luftfartsmyndigheten. Övriga här föreslagna befattningar beräknas erforderliga huvudsakligen för arbetet med flygfältsbelysningarna och därvid till övervägande delen för uppgifter sammanhängande med anläggningsverksamheten på detta område.

För de mera kvalificerade biträdesgöromålen inom förvaltningsavdelningen — i första hand för sådana, som beröra den elektrotekniska verksamheten — bör avses ett *kanslibiträde* i lönegraden Eo 7. Vidare synes behov föreligga av en *förrådsförman* i lönegraden Eo 7, vilken skall omhändervärd förvaltningsavdelningens centralförråd av elektrisk materiel och dylikt samt tjänstgöra såsom chaufför och reparatör för luftfartsstyrelsens tjänstebilar. En direkt motsvarighet till denna befattning finnes redan i form av en arvodestjänst i 6 löneklassen.

I enlighet med ovan framlagda förslag skulle förvaltningsavdelningens personal utgöras av

- 1 byrådirektör A 28,
- 2 förste byråingenjörer Eo 26,
- 2 byråingenjörer Eo 24,
- 1 byråingenjör A 21,
- 1 byråingenjör Eo 21,
- 1 förste fältmästare Eo 18,
- 1 ingenjörssassistent Eo 17,
- 2 ritare Eo 15,
- 3 ritare Eo 12,
- 1 montör Eo 9,
- 1 ritbiträde Eo 8,
- 1 förrådsförmän tillika chaufför Eo 7,
- 1 kanslibiträde Eo 7 samt
- 1 kontorsbiträde A 4.

Kansliet.

Kansliet skulle, enligt vad tidigare nämnts, handlägga ärenden av juridisk, administrativ och kameral natur. De sakkunniga få härom lämna följande närmare redogörelse.

För en mycket stor del av de arbetsuppgifter, som avses skola ankomma på luftfartsstyrelsen, erfordras biträde av personal med juridisk och administrativ sakkunskap. Den ingående kontroll över den civila luftfarten, som luftfartsstyrelsen i egenskap av luftfartsmyndighet har att utöva, föranleder utfärdande av en mängd bestämmelser och föreskrifter, vilka måste avfattas på ett även ur juridisk och formell synpunkt tillfredsställande sätt. I den mån styrelsen får befattning med ärenden rörande konventioner torde en väsentlig del av hithörande frågor böra behandlas av juridiskt skolad personal. Vid fullgörandet av sina arbetsuppgifter har luftfartsstyrelsen att samverka med ett mycket stort antal myndigheter, organisationer och företag inom Sverige och i utlandet. Den omfattande skriftväxling, som härvid uppkommer, torde i väsentlig utsträckning böra ombesörjas av administrativt utbildad personal inom styrelsen. En särskilt betydelsefull uppgift, där juridisk sakkunskap erfordras, är handläggningen av markförvärvsärenden och ärenden angående byggnadsbestämmelser för områden invid flygplatser.

Närmare angivet skulle på kansliet ankomma i huvudsak följande juridiska och administrativa uppgifter, nämligen

att handlägga frågor om utfärdande av ny författning eller förklaring, ändring eller upphävande av gällande författning,

att biträda vid utfärdandet av tillämpningsbestämmelser inom luftfartsstyrelsens olika verksamhetsområden,

att i samarbete med andra därav berörda avdelningar bereda ärenden angående konventioner, koncessioner, taxor, tidtabeller, tillstånd till flyguppsvisningar och reklamflygningar, understöd åt privatflyget samt upphandling m. m.,

att biträda med juridisk sakkunskap vid haveriutredningar,

att handlägga ärenden angående anslagsäskanden och andra framställningar till Kungl. Maj:t om anvisande av medel,

att handlägga ärenden angående förvärv, försäljning och upplåtelse av mark för flygplatser och andra luftfartsanläggningar,

att handlägga frågor rörande sådana åtgärder, som erfordras för att möjliggöra flygplatsernas framtida utvidgning och för att säkerställa flygtrafiken för hindrande bebyggelse i flygplatsernas omgivningar,

att handlägga personalärenden och disciplinmål,

att ombesörja skriftväxling med utländska myndigheter,

att sammanställa och översätta utländska författningar, uppsatser och betänkanden rörande luftfart,

att hava överinseende över arbetet med luftfartsstatistiken samt

att svara för luftfartsstyrelsens registratur och bibliotek.

Vad beträffar det kamerala arbetet må framhållas att luftfartsstyrelsens medelsförvaltning kommer att omfatta icke endast vederbörande avlönings- och omkostnadsanslag utan även de å luftfartsfondens stat uppförda delposterna samt på kapitalbudgeten under luftfartsfonden anvisade investeringsanslag ävensom under fjärde huvudtiteln anvisade anslag till privatflyget m. m. Vid sidan av kassabokföringen erfordras för luftfartsledningens underhålls- och driftkostnader samt för den elektrotekniska anläggningsverksamheten teknisk specialbokföring, vilken bör ombesörjas av den kamerala personalen inom kansliet.

I samband med luftfartsstyrelsens inrättande synes en omläggning av flygplatsförvaltningarnas kassarörelse böra genomföras. Denna är för närvarande baserad på förskottssystem, vilket medför, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har direkt redogöraransvar för förvaltningarnas medelsförvaltning. De sakkunniga vilja föreslå, att flygplatsförvaltningarna, i likhet med vad som exempelvis är fallet beträffande vägförvaltningarna, i ekonomiskt hänseende göras till underförvaltningar under luftfartsstyrelsen med det direkta redogöraransvaret lagt på flygplatscheferna.

Kansliet bör förestås av en *byrådirektör* i lönegraden A 28. För behörighet till denna befattning bör fordras juris kandidatexamen och tingstjänstgöring. Byrådirektören bör genom tidigare verksamhet ha förvärvat ingående erfarenhet rörande statligt administrativt arbete. Önskvärt är därjämte att han besitter goda språkkunskaper samt att han har tidigare praktisk erfarenhet rörande markförvärvsfrågor.

För *juridiska och administrativa göromål* torde i övrigt böra finnas personal i ungefär samma omfattning som inom den nuvarande luftfartsavdelningen. De sakkunniga vilja sålunda föreslå, att följande befattningar å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens luftfartsavdelning överflyttas till luftfartsstyrelsen, nämligen

1 förste byråsekreterare i lönegraden Eo 24,

1 byråsekreterare » » A 21 samt

1 förste amanuens » » Eo 18.

Vidare torde inom luftfartsstyrelsens kansli böra inrättas ytterligare en

förste amanuens tjänst i lönegraden Eo 18 ävensom en amanuensbefattning i lönegraden Eo 15 i stället för de tvenne amanuens tjänster med arvode enligt 17 löneklassen, som för närvarande finnas å luftfartsavdelningen.

Inom kansliet bör finnas ett språkkunnigt *kanslibitråde* i lönegraden A 7 med uppgift bl. a. att utföra översättningsarbeten och ombesörja utskrift av brev på främmande språk. Vidare torde behov föreligga av ett *kontorsbitråde* i lönegraden A 4 för arbetet med styrelsens och lokalförvaltningarnas tjänstematriklar m. m.

För ledningen av *det kamerala arbetet* erfordras en befattningshavare med högre kompetens i fråga om dylikt arbete. Med hänsyn till det jämförelsevis stora förvaltningsområde, varom här är fråga, torde för ändamålet böra inrättas en *kamrerarbefattning* i lönegraden A 22.

Såsom medhjälpare åt kamreraren bör finnas en *kontorsskrivare* i lönegraden Eo 15. Denne erfordras i första hand för handhavandet av den tekniska specialbokföringen. Han bör därjämte biträda med granskning av reseräkningar och dylikt samt tjänstgöra såsom vikarie för kamreraren. En befattning av här ifrågavarande slag finnes redan inom den nuvarande luftfartsavdelningen.

För kassabokföringen och andra kassagöromål föreslås en *kontorist* i lönegraden A 9, ett *kontorsbitråde* i lönegraden A 4 och ett *skrivbitråde* i lönegraden Eo 2.

Registraturet bör liksom hittills handhas av en *kontorist* i lönegraden A 9, vilken bör ha till hjälp ett *kontorsbitråde* i lönegraden Eo 4.

Den för kansliet föreslagna personalen skulle alltså omfatta följande befattningshavare, nämligen

- 1 byrådirektör A 28,
- 1 förste byråsekreterare Eo 24,
- 1 kamrerare A 22,
- 1 byråsekreterare A 21,
- 2 förste amanuenser Eo 18,
- 1 amanuens Eo 15,
- 1 kontorsskrivare Eo 15,
- 2 kontorister A 9,
- 1 kanslibitråde A 7,
- 2 kontorsbiträden A 4,
- 1 kontorsbitråde Eo 4 samt
- 1 skrivbitråde Eo 2.

För luftfartsstyrelsens avdelningar gemensam personal.

Den för de olika avdelningarna särskilt beräknade biträdespersonalen bör kunna i viss utsträckning medhinna även förekommande skrivgöromål. Utöver denna personal erfordras emellertid viss för luftfartsstyrelsen gemensam skrivpersonal. De sakkunniga ha räknat med ett behov av fyra *skrivbiträden* i lönegraden Eo 2 för detta ändamål.

Vidare torde stadigvarande behov av åtminstone två expeditionsvakter föreligga. Den ene av dessa bör vara *förste expeditionsvakt* i lönegraden A 7 och den andre *expeditionsvakt* i lönegraden A 5. Luftfartsstyrelsen lär åtminstone till en början få inrymmas i den nuvarande luftfartsavdelningens tjänstelokaler. Den omständigheten, att dessa lokaler äro uppdelade på tre olika fastigheter, medför ökat behov av vaktmästarpersonal. Med hänsyn härtill torde tills vidare ytterligare en *expeditionsvakt* vara erforderlig. Denne bör lämpligen placeras i lönegraden Ex 5.

Slutligen böra medel beräknas för en *telefonist* i lönegraden Eo 4.

I detta sammanhang må förutskickas att de sakkunniga i det följande komma att föreslå, att i luftfartsstyrelsens icke-ordinariepost inräknas ett belopp å cirka 10 000 kronor, avsett bl. a. för anställande av tillfällig personal.

B. Flygplatsorganisationen.

Såsom tidigare nämnts skulle under luftfartsstyrelsen sortera flygledarpersonalen och förvaltningspersonalen vid flygplatser och andra anläggningar för civil luftfart. Denna lokala organisation synes lämpligen sammanfattningsvis kunna benämnas flygplatsorganisationen.

Innan de sakkunniga ingå på närmare prövning av personalbehovet för flygplatsorganisationen, vilja de sakkunniga till behandling upptaga ett därmed sammanhängande spörsmål av budgetteknisk natur.

Kostnaderna för ovannämnda organisation utgå av vissa i luftfartsfondens stat uppförda delposter och redovisas således icke enligt vanligen tillämpade budgetprinciper över avlönings- och omkostnadsanslag å driftbudgeten. Orsaken härtill är att söka i förhållanden, som sammanhånga med de budgettekniska grunderna för luftfartsfondens konstruktion. Nämda fond, som inrättades år 1938, tillkom för att giva möjlighet till samlad överblick över de kostnader, som den civila luftfarten åsamkar statsverket. Då personalkostnaderna för flygplatsorganisationen äro av hithörande slag, ansågs det lämpligt, att dessa kostnader redovisades å luftfartsfondens stat. Med hänsyn till den vikt, som numera tillmätes principen om att de statliga myndigheternas personalkostnader skola upptagas å vederbörliga avlönings- och omkostnadsanslag, och då kostnaderna för den centrala organisationen redan nu redovisas å driftbudgeten, vilja emellertid de sakkunniga föreslå, att denna princip nu erhåller tillämpning även i förevarande fall och att alltså särskilda avlönings- och omkostnadsanslag för flygplatsorganisationen anvisas å driftbudgeten under sjätte huvudtiteln. Dessa anslag böra lämpligen uppföras i omedelbar anslutning till motsvarande anslag för luftfartsstyrelsen. En dylik omläggning bör enligt de sakkunnigas mening icke medföra några avgörande olägenheter med avseende på möjligheterna att överblicka statsverkets kostnader för luftfarten, särskilt i betraktande av att det icke ansetts erforderligt att å luftfartsfonden redovisa den centrala myndighetens personalkostnader, vilka ju också tillhöra nyss angivna kostnadsgrupp.

Flygledarpersonalen.

Flygledarpersonal finnes för närvarande vid Bromma, Bulltofta, Torslanda, Norrköpings och Visby flygplatser.

Den fast anställda flygledarpersonalen utgöres av föreståndare, placerade i lönegraderna Eo 19—Eo 22, samt flygledare med placering i lönegraderna Eo 15—Eo 17. Antalet befattningar i de olika lönegraderna har fastställts av Kungl. Maj:t. Därjämte finnas extra flygledare med avlöning högst enligt lönegraden Ex 18 samt flygledaraspiranter med arvode motsvarande lön jämte därå belöpande rörligt tillägg och kristillägg enligt 10 löneklassen. För anställande av extra flygledare och flygledaraspiranter har i luftfartsfondens stat för budgetåret 1944/45 upptagits ett belopp av 23 000 kronor. Dessutom har Kungl. Maj:t genom beslut den 2 november 1944 medgivit, att vederbörande i nämnda stat ingående delpost till avlöningar till icke-ordinarie personal må för innevarande budgetår överskridas med ett belopp av 28 000 kronor för anställande av ytterligare extra flygledare och aspiranter.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sina anslagsäskanden för budgetåret 1945/46 gjort framställning om viss ökning av flygledarpersonalen samt har därvid bl. a. föreslagit inrättande av vissa nya slag av befattningar. Den föreslagna personalökningen hänför sig delvis till Sundsvall/Härnösands och Karlstads flygplatser, för vilka några särskilda flygledarbefattningar icke för närvarande finnas inrättade.

I nedanstående sammanställning har angivits den flygledarpersonal, som för närvarande finnes, samt den personal för här avsett ändamål, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina petita beräknat erforderlig för budgetåret 1945/46.

För närvarande befintlig personal		Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknad personal	
B e f a t t n i n g	Löne-grad	B e f a t t n i n g	Löne-grad
<i>Bromma.</i>		<i>Bromma.</i>	
1 föreståndare	Eo 22	1 föreståndare	Eo 22
1 flygledare	Eo 17	1 ställföreträdare	Eo 20
1 »	Eo 16	1 »	Eo 19
1 »	Eo 15	1 flygledare	Eo 18
1 »	Ex 18	1 »	Eo 17
3 »	Ex 15	1 »	Eo 16
4 flygledaraspiranter	—	1 »	Eo 15
		2 »	Ex 18
		2 flygledaraspiranter	—
<i>Bulltofta.</i>		<i>Bulltofta.</i>	
1 föreståndare	Eo 21	1 föreståndare	Eo 21
1 flygledare	Eo 17	1 flygledare	Eo 17
1 »	Eo 16	1 »	Eo 16
1 »	Eo 15	1 »	Eo 15
1 flygledaraspirant	—		

För närvarande befintlig personal		Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknad personal	
B e f a t t n i n g	Löne- grad	B e f a t t n i n g	Löne- grad
<i>Torslanda.</i>		<i>Torslanda.</i>	
1 föreståndare	Eo 20	1 föreståndare	Eo 21
1 flygledare	Eo 17	1 ställföreträdare	Eo 20
1 »	Ex 16	1 flygledare	Eo 17
1 flygledaraspirant	—	1 »	Ex 18
<i>Norrköping.</i>		<i>Norrköping.</i>	
1 föreståndare	Eo 19	1 föreståndare	Eo 19
		1 ställföreträdare	Eo 18
<i>Visby.</i>		<i>Visby.</i>	
1 föreståndare	Eo 20	1 föreståndare	Eo 20
<i>Sundsvall/Härnösand.</i>		<i>Sundsvall/Härnösand.</i>	
—	—	1 föreståndare	Eo 20
<i>Karlstad.</i>		<i>Karlstad.</i>	
—	—	1 föreståndare	Eo 20
		1 ställföreträdare	Eo 18

De sakkunniga ha tidigare i samband med behandlingen av trafikledning-
en redogjort för flygledarpersonalens huvudsakliga arbetsuppgifter. Enligt
de sakkunnigas mening få dessa arbetsuppgifter anses vara av jämförelsevis
kvalificerad art. Den funktion, flygledarna ha att fylla inom flygsäkerhets-
tjänsten, är förenad med ett betydande ansvar och kräver framför allt stor
rådighet och beslutsamhet. Dessa tjänstemän måste fullt självständigt kunna
leda flygtrafiken samt träffa de avgöranden, vartill exempelvis svårare vä-
derlekssituationer kunna giva anledning, utan att hava det stöd, som en på
platsen varande överordnad kan lämna. I kritiska situationer kan försum-
lighet eller bristande omdöme från flygledarnas sida få mycket allvarliga
följder för flygtrafiken. Flygledarna måste äga sådana personliga egenska-
per, att de vinna förtroende hos den flygande personalen och förmå göra sin
vilja gällande gentemot denna. En given förutsättning för tjänstutövningen
är att vederbörande befattningshavare undergått flygutbildning och äro väl
förtrogna med flygnavigation. Här må tillika erinras om den utbildning i
fråga om markradiotjänsten, som flygledarna enligt vad tidigare anförts
skulle undergå. De måste också besitta goda språkkunskaper, så att de obe-
hindrat kunna lämna muntliga anvisningar till de utländska flygplanförarna.

Tillgången på personer, som uppfylla kompetenskraven för flygledarbefatt-
ning, är jämförelsevis begränsad. Den bästa förutbildningen för dylik tjänst
äga flygbolagens trafikflygare, men dessa torde i regel icke vara att påräkna
för här avsedd anställning. I stället utgöra flygvapnets reservofficerare, vil-

ka i allmänhet också ha en för flygledarbefattning lämplig utbildning, den viktigaste rekryteringskällan för dessa befattningar.

När till följd av utvidgning av flygtrafiken ökat behov av flygledarpersonal uppkommer vid en flygplats, sammanhänger detta vanligen i första hand därmed, att flygstationen måste hållas öppen under längre tid av dygnet, varvid personal för skifttjänstgöring erfordras. Vid mera intensiv trafik inträder därjämte behov av flera samtidigt tjänstgörande flygledare. Vid Bromma flygplats tjänstgöra sålunda för närvarande två å tre flygledare i varje skift. Flygledarnas tjänstgöring utgöres vanligen till en del av beredskaps-tjänstgöring vid flygplatsen eller i hemmet. Dylik tjänstgöring räknas endast delvis såsom arbetstid.

Beträffande det närmast aktuella personalbehovet för flygledningen vid de olika flygplatserna har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina petita anfört bl. a. följande.

Bromma flygplats. Under dagen avgå och ankomma flygplan på de reguljära linjerna, för närvarande tre stycken. Under natten trafikeras för närvarande två kurirlinjer, å vilka framföres ett flertal flygplan. Härjämte förekommer annan civil flygning, huvudsakligen målflygning för försvarets räkning. Flygledarepersonalen har måst utökas bl. a. med befattningshavare, som tillfälligt tagits från Bulltofta flygplats. Trots detta har övertidsarbete förekommit i stor utsträckning. Sammanlagda övertiden för flygledarna, i medeltal 7 man, har under första halvåret 1944 utgjort 1 254 timmar eller 29 timmar per flygledare och månad. Vid fredstrafik bortfaller sannolikt kurirflygningar nattetid, men räknar styrelsen i stället med att nattposttrafik kommer att återupptagas samt att nattlandningar av långdistansplan tillkomma, varför natttjänst torde bli en erforderlig även i fortsättningen.

Den för flygplatsen erforderliga personalen utgör åtta man, varav två måste kunna tjänstgöra som ställföreträdare för föreståndaren vid arbete i skift. Härjämte erfordras som reserv för denna och andra flygplatser en flygledare, vilken bör stationeras på Bromma. Styrelsen hemställer därför, att vid Bromma flygplats inrättas dels två befattningar som ställföreträdare för föreståndaren, vilka befattningar, med hänsyn till att ställföreträdare måste äga i det närmaste samma kvalifikationer som föreståndaren, böra placeras i lönegrad Eo 20 respektive Eo 19 samt en befattning som flygledare, vilken bör placeras i lönegrad Eo 18. Övrig erforderlig förstärkning, två flygledare, hemställer styrelsen att tills vidare få anställa som extra tjänstemän i lönegrad Ex 18.

Bulltofta flygplats. Flygplatsen har på grund av kriget endast berörts av två å tre reguljära linjer, och natttjänst och övertid har endast varit erforderlig i mindre grad. Flygvapnet har under det gångna budgetåret haft en trafikledare stationerad på flygplatsen. Härigenom har en, tidvis två, flygledare kunnat lösgröas för förstärkning av personalen på Bromma, Torslanda och Visby flygplatser. Under år 1945 flyttar emellertid sannolikt den på Bulltofta stationerade flottliljen, varför någon hjälp från militär personal ej är att påräkna. Följaktligen kan ej heller personal avvaras till förmån för andra flygplatser. Den nuvarande personalen beräknar styrelsen vara tillräcklig såvitt nu kan överblickas.

Torslanda flygplats. Flygplatsen har under det gångna budgetåret ej berörts av flyglinjer i annan mån, än att kurirflyglinjerna använt flygplatsen, då vädet omöjliggjort landning på Bromma. Under hösten 1944 skola emellertid engelska flygplan regelbundet landa på Torslanda, och den nya Norrlandslinjen kommer att passera Torslanda med en tur i vardera riktningen dagligen. Målflygning för försvarets räkning förekommer såväl på dagen som under mörker. Under det gångna budgetåret har nattetid en flygledare praktiskt taget ständigt måst vara i tjänst för trafik-

dirigering, även om landning på Torslanda ej avsetts skola äga rum. Flygledarpersonalen har utgjorts av 2 man, som förutom på dagen fått tjänstgöra varannan natt, utom under maj och juni, då ytterligare en flygledare kunnat beordras till flygplatsen. Övertid har förekommit i högst betydande utsträckning och under första halvåret 1944 utgjort 672 timmar eller 56 timmar per flygledare och månad.

Vad den kommande fredstrafiken beträffar gäller detsamma som ovan sagts beträffande Bromma flygplats. Den redan nu erforderliga personalen beräknas till fyra man, varav en föreståndare och en ställföreträdare. Styrelsen hemställer, att vid Torslanda flygplats inrättas en ny befattning som föreståndare, vilken befattning med hänsyn till ansvar och trafikens omfattning bör placeras i samma lönegrad som motsvarande befattning vid Bulltofta flygplats eller sålunda lönegrad Eo 21. Styrelsen hemställer vidare, att en befattning som ställföreträdare inrättas, vilken befattning med hänsyn till erforderliga kvalifikationer bör placeras i samma lönegrad som motsvarande tjänst vid Bromma flygplats och som den förutvarande föreståndaren innehaft, nämligen Eo 20. Denna befattning skulle sålunda bibehållas men benämnas ställföreträdare. Slutligen hemställer styrelsen att få anställa en flygledare i lönegrad Ex 18.

Norrköpings flygplats. Flygplatsen användes för närvarande endast för flygningar för försvarets räkning och för segelflygning samt uppehåller viss beredskap för reguljära linjer och kurirlinjer. Föreståndaren ombesörjer även flygplatschefs åligganden med avseende å förvaltningen av flygplatsen. Här föreslår emellertid styrelsen i annat sammanhang anställning av en särskild flygplatschef. Flygledaren har under första halvåret 1944 haft en övertid av 673 timmar eller 112 timmar i månaden. Denna tid utgöres av beredskap i hemmet, varvid endast 25 % av beredskapstiden räknats som arbetstid. För ifrågavarande flygplats erfordras en ställföreträdare med placering i lönegrad Eo 18.

Visby flygplats. Denna flygplats utgör ändpunkt för den för närvarande tidvis trafikerade linjen till Gotland. Fältet är på grund av sin storlek lämpligt som reservfält för andra reguljära linjer, särskilt österut. För närvarande har styrelsen intet yrkande beträffande personalen.

Sundsvall/Härnösands flygplats. Flygplatsen användes innevarande höst dagligen för två reguljära landningar på Norrlandslinjen samt för flygningar för försvarets räkning. Då styrelsen räknar med permanent behov av en reguljär Norrlandslinje, erfordras en flygledare på platsen, vilken såsom föreståndare bör placeras i lönegrad Eo 20. Han kan lämpligen liksom för närvarande föreståndaren vid Visby flygplats ombesörja flygplatschefs åligganden med avseende på förvaltningen av flygplatsen.

Karlstads flygplats. Flygplatsen beräknas kunna tagas i bruk innevarande höst. Den torde redan instundande vinter få stor betydelse som mellanlandningsplats vid flygningar västerut. För fredstrafik erfordras en föreståndare och med hänsyn till väntade nattflygningar, en ställföreträdare, vilka böra placeras i lönegrad Eo 20 respektive Eo 18. Även här kan föreståndaren lämpligen tillika ombesörja förvaltningsgöromål.

För rekrytering av personal till flygsäkerhetstjänsten erfordras därjämte medel för anställande av aspiranter, vilka hittills erhållit ett mindre arvode. Styrelsen hemställer därför om medel för avlönande av två aspiranter, avsedda att huvudsakligen tjänstgöra å Bromma.

I anslutning till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sålunda anfört torde de sakkunniga få erinra om att förhandlingar på sistone pågått om en betydande och omedelbar utvidgning av den utländska flygtrafiken på Sverige. Denna trafik skulle i första hand komma att beröra Bromma flygplats. Vidare må framhållas att en ökning av flygtrafiken på Visby nyligen inträtt, vilken väntas medföra ökat personalbehov vid den därstädes befintliga flyg-

platsen. Däremot har Karlstads flygplats ännu icke tagits i bruk, enär arbetet med färdigställandet av flygplatsen blivit fördröjt.

Även om det för närvarande icke är möjligt att göra några mera preciserade uttalanden om utvecklingen av den civila luftfarten inom landet, synes det dock föreligga starka skäl för antagande att den utvidgning av flygtrafiken, som på den senaste tiden inträtt och som föranlett en provisorisk personalförstärkning redan under innevarande budgetår, torde komma att kvarstå även i det följande. De sakkunniga vilja särskilt framhålla, att flygsäkerhetens upprätthållande är en angelägenhet av största vikt och att den för detta ändamål avsedda personalen icke får tilltagas för knappt. Övertidstjänstgöring i alltför stor omfattning är uppenbarligen ägnad att äventyra säkerheten. Med hänsyn härtill och då det i varje fall är nödvändigt att i god tid börja bygga upp flygledarorganisationen för den kommande fredstrafiken, vilja de sakkunniga tillstyrka en förstärkning av flygledarpersonalen i den omfattning, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, dock med vissa jämkningar beträffande lönegradsplaceringarna.

Flygledarna äro för närvarande placerade i lönegraderna Eo 15, 16 och 17 samt Ex 15, 16 och 18, medan föreståndarna tillhöra lönegraderna Eo 19, 20, 21 och 22. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit inrättande av en flygledarbefattning även i lönegraden Eo 18. Denna långt drivna differentiering av lönegradsplaceringarna är enligt de sakkunnigas mening icke sakligt motiverad.

Flygvapnets trafikledare och förste trafikledare äro placerade i lönegraden Meo 15 respektive Meo 18 med lika fördelning mellan dessa lönegrader. En anknytning beträffande de civila flygledarnas lönegradsplacering synes här i viss utsträckning kunna ske. De sakkunniga vilja sålunda föreslå, att nämnda befattningshavare hänföras till lönegraderna Eo 15 och Eo 18. Med hänsyn till vad i det föregående anförts om de särskilda kvalifikationer, som erfordras för de civila flygledarbefattningarna, bör emellertid flertalet av dessa placeras i den sistnämnda lönegraden. Detta synes nödvändigt jämväl för att rekryteringen icke skall äventyras. Lönegraden Eo 18 skulle alltså anses såsom normalgrad för här ifrågavarande personal, medan befattningarna i lönegraden Eo 15 närmast skulle betraktas såsom rekryterings-tjänster.

Även beträffande föreståndarbefattningarna torde en något större enhetlighet i lönegradsplaceringarna böra genomföras. Normalgraden synes här lämpligen böra vara Eo 20. För de tre större flygplatserna, Bromma, Bulltofta och Torslanda, torde emellertid en högre placering få anses motiverad. De sakkunniga vilja därför föreslå, att för föreståndarbefattningarna vid Bromma och Bulltofta de nuvarande lönegradsplaceringarna i Eo 22 respektive Eo 21 bibehållas, samt att motsvarande befattning vid Torslanda i enhetlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag uppflyttas i lönegraden Eo 21. I förevarande sammanhang vilja de sakkunniga ifrågasätta, huruvida icke en lämpligare tjänstebenämning för föreståndarna bör väljas. De sakkunniga förorda, att benämningen förste flygledare här införes.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit inrättande av särskilda ställföreträdarebefattningar med en något högre lönegradsplacering än vad som gäller för flygledare. Ifrågavarande tjänster ha närmast avsetts för sådana befattningshavare, vilka vid arbete i skift fullgöra tjänst såsom föreståndare. Enligt de sakkunnigas mening föreligga skäl för att en högre ersättning må utgå vid dylik tjänstgöring. Med hänsyn till de ändringar i tjänstgöringsförhållandena, som tid efter annan inträffa på detta område, synes emellertid ifrågavarande ersättning icke lämpligen böra anordnas genom inrättande av befattningar i högre lönegrader. De sakkunniga vilja i stället förorda, att de flygledare, som förordnas att tjänstgöra såsom ställföreträdare, vid dylik tjänstgöring må erhålla en särskild ersättning per dag utöver sin lön. Denna ersättning synes kunna utgå med stöd av bestämmelserna i 19 § 2 mom. civila icke-ordinariereglementet, d. v. s. enligt reglerna för vikariatsersättning till extra ordinarie tjänsteman, vilken utan att fråga är om vikariat erhållit förordnande att bestrida göromål, vilka eljest ankomma på innehavare av befattning i högre lönegrad. Enär ställföreträdaren vid skifttjänstgöring icke i alla avseenden övertar föreståndarens funktioner, torde ovanberörda ersättning böra utgå endast med viss del av vanlig vikariatsersättning, förslagsvis tre fjärdedelar.

För att personaltillgången smidigt skall kunna anpassas, allt efter som behovet av arbetskraft vid de olika flygplatserna varierar, böra flygledarna icke vara på förhand knutna till vissa flygplatser utan kunna förflyttas mellan dessa när så befinnes lämpligt. Den ovisshet beträffande utvecklingen, som för närvarande utmärker den civila luftfarten, medför betydande svårigheter att på förhand beräkna behovet av flygledarpersonal för någon längre tidsperiod. Med hänsyn härtill torde det vara nödvändigt att möjlighet hålles öppen till förstärkning av denna personal under löpande budgetår på sätt nu är fallet. På grund härav synes flygplatsorganisationens anslagspost till avlöningar till icke-ordinarie personal böra upptagas med beteckningen förslagsvis och sålunda efter medgivande av Kungl. Maj:t kunna överskridas.

Flygledarorganisationen skulle i enlighet med vad de sakkunniga ovan föreslagit omfatta följande befattningar, nämligen

1	förste flygledare	Eo 22,
2	»	Eo 21,
4	»	Eo 20,
9	flygledare	Eo 18,
7	»	Eo 15 samt

2 flygledaraspiranter med arvode motsvarande lön enligt 10 löneklassen jämte därå belöpande rörligt tillägg och kristillägg.

Förvaltningspersonalen.

Förvaltningspersonalen vid de statliga flygplatserna är i allmänhet anställd mot arvode. Det enda undantaget härifrån utgör personalen vid Bulltofta flygplats, vilken personal till övervägande delen innehar extra ordina-

rie anställning. Förenämnda arvoden utgå i regel med belopp motsvarande viss löneklass jämte därå belöpande rörligt tillägg och kristillägg. I sina anslagsäskanden för budgetåret 1945/46 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt förslag om överflyttning till extra ordinarie anställning av större delen av den arvodesanställda förvaltningspersonalen. I detta sammanhang har styrelsen jämväl hemställt om inrättande av ett antal helt nya befattningar, framför allt vid Norrköpings flygplats, vilken såsom tidigare nämnts avses skola bliva centrum för ett nytt förvaltningsdistrikt.

I nedanstående tablå lämnas en översikt över den för närvarande heltidsanställda förvaltningspersonalen samt över den personalorganisation för förvaltningstjänsten, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknat för budgetåret 1945/46.

För närvarande befintlig personal		Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknad personal	
B e f a t t n i n g	Lönegrad, arvodesklass eller arvodesbelopp	B e f a t t n i n g	Lönegrad
<i>Bulltofta.</i>		<i>Bulltofta.</i>	
1 flygplatschef	Eo 25	1 flygplatschef	Eo 28
1 hangarmästare	Eo 16	1 hangarmästare	Eo 16
1 fältmästare	Eo 16	1 fältmästare	Eo 16
1 förste montör	Eo 12	1 förste montör	Eo 12
1 kontorist	Eo 9	1 kassör	Eo 11
1 fältförman	Eo 8	1 kontorist	Eo 9
1 maskinist	Eo 8	1 fältförman	Eo 8
1 kanslibiträde	Eo 7	1 maskinist	Eo 8
1 förste flygplatsvakt	Eo 7	1 förste flygplatsvakt	Eo 7
4 flygplatsvakter	Eo 5	4 flygplatsvakter	Eo 5
2 bitr. »	Eo 4	4 bitr. »	Eo 4
3 fältarbetare	—	1 fältarbetare	—
1 springpojke	—	1 kontorsbiträde	Eo 4
		1 springpojke	—
<i>Torslanda.</i>		<i>Torslanda.</i>	
1 flygplatschef	10 500	1 flygplatschef	Eo 28
1 hangarmästare	5 900	1 hangarmästare	Eo 16
1 förste montör	5 000	1 förste montör	Eo 12
1 reparatör	4 950	1 kassör	Eo 11
1 förste flygplatsvakt	4 000	1 reparatör	Eo 9
1 kontorist	3 900	1 maskinist	Eo 8
3 flygplatsvakter	3 400	1 förste flygplatsvakt	Eo 7
1 bitr. flygplatsvakt	3 240	3 flygplatsvakter	Eo 5
1 telefonist	2 800	2 bitr. »	Eo 4
2 fältarbetare	—	1 kontorsbiträde	Eo 4
1 biträdande telefonist	—	1 telefonist	Eo 4
1 springpojke	—	1 fältarbetare	—
		1 biträdande telefonist	—
		1 springpojke	—

För närvarande befintlig personal		Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknad personal	
Befattning	Lönegrad, arvodes- klass eller arvodes- belopp	Befattning	Lönegrad
<i>Norrköping.</i>		<i>Norrköping.</i>	
1 biträdande fältmästare	lkl 10	1 flygplatschef	Eo 26
1 hangarförman	lkl 7	1 fältmästare	Eo 16
1 flygplatsvakt	lkl 3	1 förste montör	Eo 12
		1 kassör	Eo 11
		1 hangarförman	Eo 8
		1 flygplatsvakt	Eo 5
		1 bitr. »	Eo 4
		1 kontorsbiträde	Eo 4
<i>Visby.</i>		<i>Visby.</i>	
1 fältförman	lkl 7	1 fältförman	Eo 8
1 flygplatsvakt	lkl 5	1 flygplatsvakt	Eo 6
1 bitr. »	lkl 3	1 bitr. »	Eo 4
		1 kontorsbiträde	Eo 4
<i>Sundsvall/Härnösand.</i>		<i>Sundsvall/Härnösand.</i>	
1 flygplatsvakt	lkl 5	1 fältförman	Eo 8
1 bitr. »	lkl 3	1 flygplatsvakt	Eo 6
		1 bitr. »	Eo 4
<i>Karlstad.</i>		<i>Karlstad.</i>	
1 maskinist	lkl 7	1 maskinist	Eo 8
1 flygplatsvakt	lkl 3	1 flygplatsvakt	Eo 5
<i>Jönköping.</i>		<i>Jönköping.</i>	
1 flygplatsvakt	lkl 5	1 flygplatsvakt	Eo 6
1 bitr. »	lkl 3	1 bitr. »	Eo 4
<i>Örebro.</i>		<i>Örebro.</i>	
1 flygplatsvakt	lkl 5	1 flygplatsvakt	Eo 6
1 bitr. »	lkl 3	1 bitr. »	Eo 4
<i>Vängsö.</i>		<i>Vängsö.</i>	
1 flygplatsvakt	lkl 4	1 flygplatsvakt	Eo 5
<i>Norrtälje.</i>		<i>Norrtälje.</i>	
1 flygplatsvakt	lkl 4	1 flygplatsvakt	Eo 5
<i>Stigtomta.</i>		<i>Stigtomta.</i>	
1 flygplatsvakt	lkl 3	1 flygplatsvakt	Eo 5
		1 bitr. »	Eo 4
<i>Feringe.</i>		<i>Feringe.</i>	
1 flygplatsvakt	lkl 5	1 flygplatsvakt	Eo 5
		1 bitr. »	Eo 4

För närvarande befintlig personal		Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknad personal	
B e f a t t n i n g	Lönegrad, arvodes- klass eller arvodes- belopp	B e f a t t n i n g	Lönegrad
<i>Hagshult.</i> 1 flygplatsvakt	1kl 4	<i>Hagshult.</i> 1 flygplatsvakt	Eo 5
		1 bitr. »	Eo 4
<i>Exen.</i> 1 flygplatsvakt	1kl 4	<i>Exen.</i> 1 flygplatsvakt	Eo 5
<i>Halmstad.</i> 1 flygplatsvakt	1kl 5	<i>Halmstad.</i> 1 flygplatsvakt	Eo 5
<i>Fagerhult.</i> 1 flygplatsvakt	1kl 5	<i>Fagerhult.</i> 1 flygplatsvakt	Eo 5
—	—	<i>Eslöv.</i> 1 flygplatsvakt	Eo 5
—	—	<i>Varberg.</i> 1 flygplatsvakt	Eo 5
—	—	<i>Strömstad/Näsinge.</i> 1 flygplatsvakt	Eo 5
—	—	<i>Hästholmen.</i> 1 flygplatsvakt	Eo 5

Utöver ovan angivna, för närvarande anställda förvaltningspersonal finnes ett betydande antal deltidanställda befattningshavare, vilka tjänstgöra an-
tingen vid sådana mindre flygplatser, där behov av heltidsanställd arbetskraft
för närvarande icke föreligger, eller ock såsom tillsyningsmän för belysnings-
och radioanläggningar. Kungl. Maj:t har för budgetåret 1944/45 medgivit, att
för här avsett ändamål må vara anställda följande befattningshavare med
högst nedan angivna årsarvoden:

Årsarvode
kronor

6 flygplatschefer och 1 ställföreträdande flygplatschef, var och en..... 300
9 flygplatsvakter, var och en..... 600
53 tillsyningsmän för flygfyrar, radiofyrar och hinderbelysning, var och en 180

Kungl. Maj:t har vidare förklarat hinder icke möta för väg- och vatten-
byggnadsstyrelsen att från den i luftfartsfondens stat under rubriken flyg-
platser och flygfyrar uppförda delposten till underhåll av belysningsanlägg-
ningar, byggnader och flygfält utbetala särskild ersättning till mot årsarvode
anställd personal för till underhållet hänförliga arbetsprestationer, för vilka

årsarvodet enligt träffade överenskommelser icke skall utgöra ersättning. De ersättningsbelopp, som med stöd av här ifrågavarande bemyndigande utgå av förenämnda delpost under budgetåret 1944/45, belöpa sig till sammanlagt omkring 1 800 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i ovanberörda petitaskrivelse hemställt om medel till ytterligare ett flygplatschefsarvode, nämligen för Varbergs flygplats, samt till arvoden åt ytterligare 13 tillsyningsmän för nya radiofyrrar. I samband härmed har styrelsen föreslagit, att till avlönande av de 66 tillsyningsmännen måtte anvisas ett belopp av 13 000 kronor samt att arvodenas storlek skulle inom ramen av detta belopp få fastställas av styrelsen. Vid bifall till styrelsens förslag om inrättande av ytterligare 4 befattningar för heltidsanställda flygplatsvakter, skulle antalet arvoden till icke heltidsanställda vakter kunna minskas från 9 till 5.

Såsom tidigare nämnts ombesörjes underhåll och drift av de civila luftfartsanläggningarna i södra och västra Sverige av Malmö-Bulltofta respektive Göteborg-Torslanda flygplatsförvaltningar, varvid vederbörande flygplatschefer tillika fungera som distriktschefer. Till Malmödistriktet höra sålunda, förutom Bulltofta flygplats, 6 mindre flygfält samt 14 flygfyrar. Göteborgsdistriktet omfattar för närvarande, förutom Torslanda flygplats, 4 mindre flygfält och 4 flygfyrar. Till detta distrikt torde lämpligen böra hänföras jämväl Karlstads flygplats, när denna blivit färdigställd. Det planerade Norrköpingsdistriktet avses, såsom tidigare berörts, skola omfatta 7 flygplatser, inklusive Norrköpings flygplats, och 14 flygfyrar.

Vid sin granskning av flygplatsernas förvaltningsorganisation ha de sakkunniga funnit densamma i allt väsentligt lämpad för sitt ändamål. I samband med behandlingen av den föreslagna förvaltningsavdelningen inom luftfartsstyrelsen ha de sakkunniga förordat den redan påbörjade distriktsindelningen och dess utvidgning med nyssnämnda Norrköpingsdistrikt. Samtidigt som denna decentralisering lättar den centrala myndighetens arbete, är den otvivelaktigt ägnad att effektivisera förvaltningsarbetet och minska kostnaderna för detsamma.

I organisationsplanen kan det synas egendomligt, att flygplatscheferna på de stora flygplatserna icke äro inkopplade i flygsäkerhetstjänsten, i det att flygledarna äro direkt underställda den centrala myndigheten. I motsatt fall skulle på flygplatscheferna få ställas särskilda kompetenskrav med avseende på flygtjänst. Flygplatschefernas främsta arbetsuppgifter måste emellertid anses hänföra sig till det egentliga förvaltningsarbetet, omfattande underhåll och drift av flygplatserna och flygledarna inom respektive distrikt. I och för sig torde icke heller ett säkert handhavande av flygsäkerhetstjänsten påkalla att ytterligare ett led i säkerhetsorganisationen införas. De sakkunniga ha därför icke funnit anledning att föreslå någon ändring i nu berörda hänseende.

De sakkunniga övergå därefter till att behandla de med de särskilda befattningarna inom förvaltningsorganisationen sammanhängande spörsmålen.

De heltidsanställda *flygplatscheferna* hava att självständigt organisera och leda distriktsförvaltningarnas arbete samt att därvid övervaka och ansvara för att anläggningarnas underhåll och drift skötes på ett för flygsäkerheten betryggande sätt. Det ankommer på nämnda befattningshavare att handlägga bl. a. personal- och andra organisationsfrågor, övervaka och ansvara för den ekonomiska förvaltningen, verkställa upphandlingar och utanordningar, utföra mindre undersökningar och utredningar angående flygolyckor m. m. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit, att flygplatscheferna vid Bulltofta och Torslanda skulle placeras i lönegraden Eo 28 samt motsvarande befattningshavare vid Norrköpings flygplats i lönegraden Eo 26. Flygplatschefen vid Bulltofta är såsom framgår av sammanställningen på s. 47 för närvarande placerad i lönegraden Eo 25 och för flygplatschefen vid Torslanda är fastställt ett årsarvode av 10 500 kronor, vilket för närvarande närmast motsvarar lön enligt 23 löneklassen. De sakkunniga äro medvetna om att jämförelsevis stora och ansvarsfulla uppgifter ankomma på flygplatscheferna och att kraven på dessa befattningshavare komma att ytterligare ökas, sedan den civila luftfarten efter ett fredsslut åter får fritt utveckla sig. Det kan emellertid enligt de sakkunnigas mening ifrågasättas, huruvida så höga lönegradsplaceringar, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit i förevarande fall, kunna anses befogade. Ehuru några direkta jämförelser mellan dessa befattningar och andra statliga tjänster knappast låta sig göra, må dock i detta sammanhang nämnas, att en så betydelsefull och krävande tjänst vid statens järnvägar som befattningen såsom överinspektör vid Stockholms centralstation är placerad i lönegraden A 26. De sakkunniga kunna för sin del icke finna anledning förorda en placering av flygplatscheferna i högre lönegrad än den, som nu gäller för befattningen såsom flygplatschef i Bulltofta, nämligen 25 lönegraden. Däremot synas skäl föreligga för att flygplatschefstjänsterna vid Bulltofta och Torslanda nu överföras på ordinarie stat. De sakkunniga föreslå således, att dessa befattningar placeras i lönegraden A 25. Beträffande den föreslagna befattningen i Norrköping har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit, att arbetsuppgifternas omfattning i detta fall under de närmaste åren torde bliva något mindre än för flygplatscheferna vid Bulltofta och Torslanda. Med hänsyn härtill vilja de sakkunniga föreslå, att befattningen i fråga hänföres till 24 lönegraden, tills vidare såsom extra ordinarie.

Hangarmästarna vid Bulltofta och Torslanda, av vilka den vid Bulltofta är placerad i lönegraden Eo 16 och den andre är anställd mot arvode, handhava närmast under vederbörande flygplatschefer den inre förvaltningen vid dessa flygplatser. De utöva härvid tillsyn över såväl byggnader som fältytan med därtill hörande anordningar, fungera som arbetsledare för underhållet och vakthållningen samt lämna anvisningar om uppställning av flygplan i hangarer och på fältet m. m. Då ett för framtiden bestående behov av dessa båda tjänster synes föreligga, vilja de sakkunniga förorda, att de uppföras på ordinarie stat i lönegraden A 16. Då befattningshavarnas åligganden, i den mån flygtrafiken ökar, alltmera komma att ligga inom hangartjänsten, böra befattningarna även i fortsättningen benämnas hangarmästare.

Den vid Malmö-Bulltofta flygplatsförvaltning anställde *fältmästaren* tjänstgör såsom tillsyningsman och arbetsledare för de till Malmödistriktet hörande mindre flygplatserna samt för distriktets flygfyrar. En dylik befattning, med placering liksom vid Malmödistriktet i lönegraden Eo 16, torde nu böra inrättas jämväl för vartdera av Göteborgs- och Norrköpingsdistrikten.

För skötseln av de elektriska anläggningarna inom respektive distrikt finnes vid Bulltofta och Torslanda en *förste montör*. En dylik befattningshavare är erforderlig även i det planerade Norrköpingsdistriktet. En tjänst för detta ändamål bör därför inrättas. I likhet med förste montören vid Bulltofta böra de båda övriga förste montörerna placeras i lönegraden Eo 12.

Kassa- och registratorsgöromålen vid Malmö-Bulltofta flygplatsförvaltning ombesörjas av ett kanslibiträde i lönegraden Eo 7, medan motsvarande arbetsuppgifter vid Göteborg-Torslanda flygplatsförvaltning ankomma på en arvodesanställd kontorist. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit, att dessa båda befattningshavare skulle uppflyttas till kansliskrivare i lönegraden Eo 11 samt att ytterligare en sådan befattning, avsedd för Norrköpings flygplatsförvaltning, skulle inrättas. Med hänsyn till den omorganisation av flygplatsförvaltningarnas kassarörelse till större självständighet, som de sakkunniga tidigare förordat, torde en något bättre löneställning än vad som hittills tillämpats böra beredas här avsedda befattningshavare. De sakkunniga vilja därför föreslå, att vid vardera av Malmö-Bulltofta och Göteborg-Torslanda flygplatsförvaltningar inrättas en kontoristbefattning i lönegraden A 9 för förvaltningarnas kassa- och registratorsgöromål samt att för motsvarande göromål vid Norrköpings flygplatsförvaltning inrättas en kontoristbefattning i lönegraden Eo 9.

Den vid Bulltofta tjänstgörande *kontoristen* i lönegraden Eo 9 svarar för flygplatsens och distriktets förråds- och inventarieförvaltning samt handhar därjämte förrådsförvaltningen beträffande de persedlar, som jämlikt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställt uniformsreglemente tillhandahållas personalen vid luftfartslederna. Denna befattning är erforderlig och bör bibehållas.

Maskinisten vid Bulltofta handhar ledningen av eldningsarbetet vid flygplatsens elva värme pannor samt utför smärre rörlednings- och elektriska reparationer m. m. Denna befattning, som för närvarande är placerad i lönegraden Eo 8, torde lämpligen böra överföras på ordinarie stat och därvid placeras i lönegraden A 8.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit inrättande av en maskinistbefattning jämväl vid Torslanda flygplats. Styrelsen har härvid framhållit, att det efter tillkomsten av nya anläggningar och ny utrustning på flygplatsen, framför allt pumpstation och reningsverk, visat sig nödvändigt, att flygplatsen ägde tillgång till en kunnig maskinist, vilken tillika skulle kunna tjänstgöra som garageförman. Hans uppgift skulle närmast bliva att leda och ansvara för, förutom nyssnämnda anläggningar, flygplatsens värme- och ventilationsanläggningar. Styrelsen har vidare hemställt om överflyttning av flygplatsens reparatör till extra ordinarie anställning i lönegraden

Eo 9. Denne befattningshavare har till huvudsaklig uppgift att under ledning av förste montören, som i första hand skall vara sysselsatt ute på distriktet, biträda med skötseln av flygplatsens elektriska anordningar, nämligen flygplatsbelysning med elektrisk central, reservkraftstation och elektriskt pumpmaskineri. De sakkunniga hava efter besök å platsen kommit till den uppfattningen, att de arbetsuppgifter, som avsetts för maskinisten och reparatören, böra kunna skötas utan ökning av nuvarande antal befattningshavare. Då dessa uppgifter till en del äro av jämförelsevis kvalificerad art, vilja de sakkunniga föreslå, att för ändamålet inrättas en maskinistbefattning i lönegraden A 10.

Maskinisten vid Karlstads flygplats har att ansvara för driften av flygplatsens pumpstation samt tjänstgör tillika såsom förman för fältunderhållet. De sakkunniga hava icke funnit anledning till erinran mot att denna befattning, som för närvarande är förenad med ett arvode beräknat enligt 7 löneklassen, i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag placeras i lönegraden Eo 8. Benämningen synes dock böra ändras till maskinist tillika fältförman.

Fältförmän finnas för närvarande vid Bulltofta och Visby flygplatser. Dessa befattningshavare handhåva den omedelbara ledningen av fältunderhållet på respektive flygplatser och skola därvid bl. a. kunna biträda med upprättande av arbetsförslag med därtill hörande kostnadsberäkningar. Fältförmannen vid Visby flygplats torde i likhet med den vid Bulltofta böra placeras i lönegraden Eo 8. En dylik befattning synes erforderlig även vid Sundsvall/Härnösands flygplats.

Den vid Norrköpings flygplats placerade *hangarförmannen* skall närmast under flygplatschefen svara för ordningen inom stationsområdet ävensom för fältunderhållet vid flygplatsen. Han har därjämte att biträda bl. a. vid omhändertagande av flygplan och bör därför, enligt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit, hava utbildning såsom flygmekaniker. Mot den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna lönegradsplaceringen i Eo 8 synes intet vara att erinra.

Förste flygplatsvakten vid Bulltofta, vilken är placerad i lönegraden Eo 7, har att leda och själv deltaga i vakttjänstgöringen vid flygplatsen. Han biträder därjämte i viss utsträckning vid arbetet med flygplatsförvaltningens förrådsrörelse. Motsvarande befattningshavare vid Torslanda tjänstgör i första hand vid den till flygfältet anknutna sjöflygstationen och har därvid bl. a. hand om en till flygplatsen hörande motordriven vaktbåt. De sakkunniga ha icke något att erinra beträffande befattningen vid Bulltofta och tillstyrka väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om uppförande av befattningen vid Torslanda på extra ordinare stat i lönegraden Eo 7.

Vid Bulltofta — och detsamma gäller även beträffande Torslanda — erfordras en relativt stor personalstyrka för *bevakning* av flygplatsen. Vaktställningen pågår dygnet runt, vilket nödvändiggör skifttjänstgöring. Under nu rådande förhållanden utövas vakthållning i jämförelsevis stor omfattning även av polis och militär. På grund av byggnadernas läge inom flygplatsom-

rådet och andra lokala förhållanden hållas tidvis två ingångar till flygplatsen samtidigt öppna, vilket bidrar att öka vakthållningsarbetet. Huruvida denna anordning är oundgängligen nödvändig undandrar sig de sakkunnigas sökra bedömande. Delvis har den motiverats med att den ena ingången måste hållas öppen för att avsevärt förkorta vägen till och från arbetet för dem, som arbeta i hangarerna. De sakkunniga vilja emellertid i anslutning till vad här nämnts framhålla vikten av att, när det vid flygplatsernas planering gäller att bestämma förläggningen av flygplatsbyggnaderna, ingående uppmärksamhet jämväl ägnas åt driftkostnaderna, ej minst kostnaderna för vakthållningen. Vad särskilt beträffar Torslanda flygplats vilja de sakkunniga förordda att i samband med en planerad utökning av hangarbyggnaderna närmare undersökes, om man genom byggnadernas placering eller genom anläggning av smärre vägar inom flygplatsen kan minska antalet ingångar att bevaka. Öppethållande av en grind eller port dygnet runt kräver en vaktpersonal av i genomsnitt $3\frac{1}{2}$ man. Lönekostnaderna för dessa kunna kapitaliseras till cirka 300 000 kronor. Det finns alltså möjligheter att genom särskilda anordningar vid flygplatserna ernå betydande kostnadsminskningar på denna punkt. I förevarande sammanhang må ock nämnas, att det vid de större flygplatserna eventuellt kan vara lämpligt att uppföra personalbostäder för vaktpersonal, varigenom kostnaderna för vakthållning nattetid torde kunna nedbringas.

Vakttjänsten ombesörjes i första hand av *flygplatsvakter* och *biträdande flygplatsvakter*. Dessa befattningshavare, vilka vid Bulltofta flygplats äro extra ordinarie tjänstemän i lönegraden Eo 5 respektive Eo 4, fullgöra även en hel del andra göromål, varvid de biträdas av fältarbetare. De sakkunniga ha från flygplatschefen vid Bulltofta erhållit nedanstående redogörelse för omfattningen av de arbetsuppgifter, som ankomma på de nio vakterna och fältarbetarna vid denna flygplats.

A r b e t e t s a r t		Antal arbets- män. Årligen
Vakttjänst:	Enligt vaktschema	42
Eldning:	$\frac{15}{9}$ — $\frac{15}{5}$ 1 man, $\frac{15}{11}$ — $\frac{15}{4}$ 1 man, $\frac{15}{1}$ — $\frac{15}{3}$ 1 man ...	15
Fältarbeten:	Ytjusteringar, gräsklippning, brunns- och dikesrensningar m. m.	14
Vägarbeten:	Justerings- och reparationsarbeten	2
Flygplatsområdet:	Underhålls-, uppröjnings- och försköningsarbeten ...	2
Byggnader:	Reparationer och underhållsarbeten av byggnadsteknisk art	2
	Renovering, underhåll och översyn av maskinell utrustning till värme-, ventilations- och sanitäranläggningar	2
Målningsarbeten:	Byggnader	1
	Objekt till fältbelysningen (hindermaster, gränsskärmar, transformator- och överkopplingskiosker m. m.)	2
Biträde vid elektriska reparations- och montagearbeten:	Fältbelysningen, skorstens- och övrig hinderbelysning, byggnader, landningsradiofyr, rör- och lampbyten	10

Arbets art	Antal arbets- män. årligen
Motorfordon och maskiner:	Reparation, skötsel och underhåll av motorfordon, maskiner och redskap. Bilkörning 3
Hangar- och beredskapstjänst:	Rangering av flygplan i hangar, utsättning av lamp-rader m. m. 2
Vinterberedskap:	Snöröjning, grusning för halka, utmärkning av land-ningsbanor å fältet m. m. 2 (min)
Semester och sjukdom:	Vikariatstjänstgöring 9
	Summa 108

Vid Torslanda är personalbehovet för här avsedda ändamål något mindre än vid Bulltofta beroende bl. a. därpå, att denna flygplats till skillnad från Bulltofta är utrustad med permanentbelagda rullbanor, vilket minskar fält-underhållsarbetet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit överflyttning av tre fält-arbetare till anställning såsom biträdande flygplatsvakter i lönegraden Eo 4, därav två vid Bulltofta och en vid Torslanda. Vidare har styrelsen hemställt, att tre flygplatsvakter och en biträdande flygplatsvakt vid sistnämnda flyg-plats måtte uppföras på extra ordinarie stat i lönegraderna Eo 5 respektive Eo 4. Då ett stadigvarande behov av ovannämnda befattningar med all san-nolikhet föreligger, vilja de sakkunniga tillstyrka, att den extra ordinarie an-ställningsformen här tillämpas.

Beträffande flygplatsvakterna vid de övriga flygplatserna har väg- och vat-tenbyggnadsstyrelsen anfört bl. a. följande.

Redan under år 1936, då styrelsen övertog förvaltningen av de första färdigställ-da flygplatserna på luftfartslederna, blev det nödvändigt att anställa tillsyningsmän vid anläggningarna. Dessa tillsyningsmän ha sedermera i stor utsträckning tagits i anspråk såsom väderleksobservatörer och därjämte fått utföra underhållsarbeten på fälten mot särskild ersättning. Det visade sig därvid praktiskt att bestämma veder-laget i form av månadslön, då man, särskilt under krigstid, måste fordra, att flyg-platsen var kontinuerligt bevakad och att upplysningar om flygplatsens beskaffen-het när som helst kunde verifieras genom en påringning till vakten. Arbetets om-fattning motiverade också på de flesta håll övergång till en fastare anställningsform. Styrelsen har sålunda nu heltidsanställda flygplatsvakter vid samtliga flygfält med så stor areal, att underhållsarbetenas omfattning motivera detta. Dessa vakter syssel-sättas med underhållsarbeten såväl sommar- som vintertid, utföra i regel väderleks-observationer för statens meteorologisk-hydrografiska anstalts räkning samt utöva tillsyn över att flygplatsen icke begagnas för otillåten flygning eller beträdes av obe-höriga. Flygplatsvakterna ha i vissa fall utbildats till traktorförare och verkställa i denna egenskap slätter på flygfälten. Därjämte äro vakterna uppbördsmän och till-syningsmän för vid flygplatsen befintliga, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och flyg-vapnet tillhöriga förråd. Vakterna manövrera belyningsanordningar och biträda startande och landande flygplan m. m. Därest för underhållsarbeten jämväl erfordras tillfällig arbetskraft, tjänstgör flygplatsvakten som förman för denna. Vid några mindre flygplatser har styrelsen ansett det förmånligare att träffa särskild överens-kommelse med en i närheten boende person att endast utöva tillsyn över fältet. Vid dessa platser betalas utförda arbeten per timme, och särskild gottgörelse utgår för väderleksobservationer och andra tjänsteförrättningar, som påfordras. Liknande överenskommelser finnas med tillsyningsmän för radiofyrar och flygfyrar. För le-

dandet av vakternas arbete och för den omedelbara tillsynen över dem har centralt anställts en fältmästare och en biträdande fältmästare. I Visby, Norrköping och Karlstad har jämväl anställts respektive en fältförman, en hangarförman och en maskinist.

Den heltidsanställda personalen representerar nu en mångårig erfarenhet rörande de speciella förhållandena vid varje flygplats. Det måste sålunda vara i statsverkets intresse, att denna personal beredes sådana anställningsvillkor, att man kan påräkna, att den stannar kvar i tjänst. Styrelsen anser, att dessa heltidsanställda tjänstemän, vilka visat sig oundgängligen nödvändiga även för framtiden, böra uppföras på extra ordinarie stat. Härjämte erfordras vissa nya befattningar, såsom redan ovan anförts angående inrättande av ett nytt förvaltningsdistrikt för luftfartsanläggningarna i mellersta Sverige.

Beträffande flygplatsvakterna och de biträdande flygplatsvakterna får styrelsen anföra följande. Ifrågavarande vakter hava vidare arbetsuppgifter än vakterna vid Bulltofta flygplats. Dessa äro till viss del att betrakta som ordningsvakter, medan nu ifrågavarande vakter, förutom att de svara för ordningen, jämväl ombesörja fältarbeten. De böra därför vara kunniga i traktorkörning. I allmänhet böra flygplatsvakterna placeras i lönegrad Eo 5, men vid vissa större flygplatser, nämligen Visby, Sundsvall/Härnösands, Jönköpings och Örebro flygplatser, böra de med hänsyn till verksamhetens omfattning placeras i lönegrad Eo 6. För befattningarna som biträdande flygplatsvakter föreslås lönegradsplaceringen Eo 4.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens här återgivna förslag innebär, att i första hand samtliga nu befintliga arvodesbefattningar såsom heltidsanställd flygplatsvakt eller biträdande flygplatsvakt vid de mindre flygplatserna skulle överföras på extra ordinarie stat med placering i lönegrad på sätt framgår av sammanställningen å s. 48 och 49. Vidare skulle vid var och en av Norrköpings, Stigtomta, Feringe och Hagshults flygplatser nyinrättas en tjänst såsom biträdande flygplatsvakt i lönegraden Eo 4. De för sistnämnda tre flygplatser avsedda vakterna skulle därvid utnyttjas bl. a. såsom vikarier för övriga flygplatsvakter inom respektive distrikt. Eslövs flygplats har av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansetts vara av den betydelse att en heltidsanställd flygplatsvakt i lönegraden Eo 5 där bör anställas. Beträffande Varbergs, Strömstad/Näsinga och Hästholmens flygplatser har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen räknat med att dessa flygplatser efter kriget komma att erhålla så stor betydelse, särskilt för privatflyget, att heltidsanställda vakter bliva nödvändiga därstädes. Även dessa flygplatsvakter skulle placeras i lönegraden Eo 5.

De olika förslag till ändringar beträffande luftfartsledernas vaktpersonal, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina petita framlagt, torde allmänt sett få anses ägnade att skapa en ändamålsenlig stabilisering av personalorganisationen på förevarande område och torde därjämte, åtminstone delvis, vara påkallade med hänsyn till den väntade utvecklingen av flygtrafiken. Med hänsyn till de skäl, styrelsen anført beträffande de för Varbergs, Strömstad/Näsinga och Hästholmens flygplatser föreslagna befattningarna synas dessa tills vidare böra hållas vakanta. De sakkunniga ha i övrigt icke funnit anledning till erinran mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag annat än beträffande tjänstebenämningar och lönegradsplaceringar i vissa fall. En-

ligt de sakkunnigas mening bör benämningen förste flygplatsvakt avses för lönegraderna Eo 7 och Eo 6 samt benämningen flygplatsvakt för lönegraderna Eo 5 och Eo 4. Vid Visby och Sundsvall/Härnösands flygplatser, där vaktpersonalen skulle stå under ledning av en fältförman, torde i stället för de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna tjänsterna i Eo 6 böra inrättas befattningar såsom flygplatsvakt i Eo 5. I överensstämmelse med förhållandena vid Jönköpings och Örebro flygplatser bör flygplatsvakten vid Karlstads flygplats placeras i Eo 4.

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag skulle fr. o. m. budgetåret 1945/46 jämväl nyinrättas fyra *kontorsbiträdestjänster* i lönegraden Eo 4, avsedda för respektive Bulltofta, Torslanda, Norrköpings och Visby flygplatser. Beträffande den för Bulltofta föreslagna befattningen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört följande.

Med hänsyn till den starkt ökade omfattningen av expeditionstjänsten med utskrifter av skrivelser, tablåer, sammanställningar, instruktioner m. m. är det nödvändigt att ytterligare kontorshjälp tillföres förvaltningen. Då vederbörande, som skall kunna vikariera för kassören, förutom kunnighet i maskinskrivning och vanliga kontorsgöromål, måste besitta språkkunskaper för att kunna tala med utländska piloter m. fl., vilka besöka expeditionen, samt för utskrivning och tolkning av skrivelser på utländska språk, anser styrelsen det icke möjligt att placera den ifrågasatta befattningen i lägre lönegrad än Eo 4. Styrelsen hemställer därför om inrättande av en befattning som kontorsbiträde i lönegrad Eo 4.

Liknande motiv torde ha legat till grund för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag beträffande de övriga kontorsbiträdestjänsterna.

De sakkunniga ha för sin del icke funnit anledning till erinran mot denna personalökning.

Vad slutligen beträffar *telefonistbefattningen* vid Torslanda har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med framhållande att för denna tjänst erfordrades språkkunskaper föreslagit överflyttning av densamma till extra ordinarie stat i lönegraden Eo 4. Häremot ha de sakkunniga intet att invända. Det kan i detta sammanhang nämnas, att telefontjänsten vid Bulltofta ombesörjes av vederbörande flygbolag mot ersättning från flygplatsförvaltningen.

Förvaltningsorganisationen skulle i enlighet med de sakkunnigas förslag omfatta följande heltidsanställda personal.

Lönegrad

Bulltofta.

1 flygplatschef	A 25
1 hangarmästare	A 16
1 fältmästare	Eo 16
1 förste montör	Eo 12
1 kontorist	A 9
1 kontorist	Eo 9
1 fältförman	Eo 8
1 maskinist	A 8
1 förste flygplatsvakt	Eo 7
4 flygplatsvakter	Eo 5
4 flygplatsvakter	Eo 4
1 kontorsbiträde	Eo 4

	Lönegrad
1 fältarbetare	—
1 springpojke	—
<i>Torslanda.</i>	
1 flygplatschef	A 25
1 hangarmästare	A 16
1 fältmästare	Eo 16
1 förste montör	Eo 12
1 maskinist	A 10
1 kontorist	A 9
1 förste flygplatsvakt	Eo 7
3 flygplatsvakter	Eo 5
2 flygplatsvakter	Eo 4
1 kontorsbiträde	Eo 4
1 telefonist	Eo 4
1 fältarbetare	—
1 biträdande telefonist	—
1 springpojke	—
<i>Norrköping.</i>	
1 flygplatschef	Eo 24
1 fältmästare	Eo 16
1 förste montör	Eo 12
1 kontorist	Eo 9
1 hangarförman	Eo 8
1 flygplatsvakt	Eo 5
1 flygplatsvakt	Eo 4
1 kontorsbiträde	Eo 4
<i>Visby.</i>	
1 fältförman	Eo 8
1 flygplatsvakt	Eo 5
1 flygplatsvakt	Eo 4
1 kontorsbiträde	Eo 4
<i>Sundsvall/Härnösand.</i>	
1 fältförman	Eo 8
1 flygplatsvakt	Eo 5
1 flygplatsvakt	Eo 4
<i>Karlstad.</i>	
1 maskinist tillika fältförman	Eo 8
1 flygplatsvakt	Eo 4
<i>Vid envar av Jönköpings och Örebro flygplatser.</i>	
1 förste flygplatsvakt	Eo 6
1 flygplatsvakt	Eo 4
<i>Vid envar av Stigtomta, Feringe och Hagshulls flygplatser.</i>	
1 flygplatsvakt	Eo 5
1 flygplatsvakt	Eo 4
<i>Vid envar av Väingsö, Norrtälje, Exens, Halmstads, Fagerhulls, Eslövs, Varbergs, Strömstad/Näsinge och Hästholmens flygplatser.</i>	
1 flygplatsvakt	Eo 5

I fråga om den på s. 49 och 50 omnämnda icke heltidsanställda personalen ha de sakkunniga intet att erinra mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag.

V. Vissa särskilda frågor.

För det fall att någon av de med luftfartsärenden sysselsatta ordinarie tjänstemännen inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägs- och luftfartsbyrå vid omorganisationen icke skulle övergå till å luftfartsstyrelsens stat uppförd befattning, torde Kungl. Maj:t böra utverka riksdagens bemyndigande att överföra dylik tjänsteman till övergångsstat.

Åtskilliga av de befattningshavare, vilka nu äro anställda mot arvode å luftfartsavdelningen eller vid den lokala luftfartsorganisationen, torde i samband med övergång till ordinarie eller extra ordinarie tjänst hos luftfartsstyrelsen komma att få vidkännas en mer eller mindre betydande löneminskning vid tillämpning av vanliga lönetursregler. I den mån dylik tjänsteman övergått från anställning med av Kungl. Maj:t reglerat arvode, bör han efter särskild prövning av Kungl. Maj:t kunna erhålla omedelbar placering i sådan högre löneklass, att en mera avsevärd löneminskning undvikas, dock icke i högre löneklass än den högsta inom vederbörande lönegrad. För här avsedda kostnader torde i luftfartsstyrelsens anslagspost till avlöningar till övrig icke-ordinarie personal böra inräknas ett belopp av 5 000 kronor samt i flygplatsorganisationens motsvarande anslagspost ett belopp av 500 kronor.

Enligt 9 § allmänna tjänstepensionsreglementet gäller såsom allmän regel, att pensionsåldern för befattningar i löneplan A och Eo inträder vid nedan angiven levnadsålder:

Löneplan	Lönegrad	Levnadsår
A	1—12	60
	13—34	65
Eo	1—12	60
	13—30	65

Åtskilliga undantag från denna regel finnas emellertid, bl. a. i de fall då utövandet av tjänsten kräver större fysisk rörlighet än normalt. För följande befattningshavare, tillhörande förvaltningspersonalen vid flygplatserna, gäller en pensionsålder av 63 år, nämligen för förste montör (Eo 12), fältmästare (Eo 16) och hangarmästare (Eo 16). Denna pensionsålder är jämväl fastställd för biträdande luftfartsinspektör.

Jämväl beträffande flera av de nya befattningar, som enligt de sakkunnigas organisationsförslag skulle inrättas vid luftfartsväsendet, torde undantagsbestämmelser i fråga om pensionsåldern böra övervägas. För följande nya befattningar vilja de sakkunniga föreslå, att pensionsåldern bestämmes till 63 år, nämligen

vid luftfartsstyrelsen:

luftfartsingenjör (A 27, A 24 och Eo 27),

trafikinspektör (Eo 24),

ingenjörsassistent (Eo 17) och

ritare (Eo 15 och Eo 12) samt
vid flygplatsorganisationen:
hangarmästare (A 16).

För föreståndare vid flygsäkerhetstjänsten och för flygledare gäller för närvarande en pensionsålder av 60 år. Därest tjänstebenämningen för förstnämnda slag av befattningar i enlighet med de sakkunnigas förslag ändras till förste flygledare, torde beslut om oförändrad pensionsålder böra meddelas beträffande dessa tjänster.

VI. Anslagsberäkningar.

1. Luftfartsstyrelsen: Avlöningar.

Enligt de sakkunnigas organisationsförslag skulle personalförteckningen för luftfartsstyrelsen omfatta följande befattningar.

Personalförteckning.		Lönegrad
Befattning	<i>Tjänstemän å ordinarie stat.</i>	
1 luftfartsdirektör	C	10
1 luftfartsinspektör	C	5
1 trafikdirektör	C	4
2 byrådirektörer	A	28
1 luftfartsingenjör	A	27
1 luftfartsingenjör	A	24
1 kamrerare	A	22
1 byråingenjör	A	21
1 byråsekreterare	A	21
2 kontorister	A	9
1 förste expeditionsvakt	A	7
2 kanslibiträden	A	7
1 expeditionsvakt	A	5
3 kontorsbiträden	A	4
<i>Extra ordinarie tjänstemän i högre lönegrad än 20.</i>		
1 luftfartsinspektör	Eo	27
2 förste byråingenjörer	Eo	26
2 byråingenjörer	Eo	24
1 förste byråsekreterare	Eo	24
1 trafikinspektör	Eo	24
1 byråingenjör	Eo	21

I samband härmed skulle följande befattningar utgå ur väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personalförteckning, nämligen under rubriken *Tjänstemän å ordinarie stat*:

1 byråchef	A	30
1 luftfartsinspektör	A	29
1 förste byråingenjör	A	26
1 byråsekreterare	A	21
1 kontorist	A	9

•
 samt under rubriken *Extra ordinarie tjänstemän i högre lönegrad än 20:*

1 biträdande luftfartsinspektör	Eo 26
1 biträdande luftfartsinspektör	Eo 24
1 förste byråsekreterare	Eo 24
1 byråingenjör	Eo 21

Beträffande beräkningen av luftfartsstyrelsens avlöningsstat må följande anföras.

Nettolönerna enligt lägsta löneklass för den ordinarie personalen uppgå till sammanlagt 131 000 kronor för år. Härtill komma kostnaderna för avlöningsförhöjningar i vissa fall samt för vikariatsersättningar med tillhopa 3 000 kronor. I enlighet härmed skulle delposten till avlöningar till ordinarie tjänstemän böra upptagas med ett belopp av 134 000 kronor.

I avlöningsstaten bör ingå en delpost till Arvoden bestämda av Kungl. Maj:t. Härei skulle inräknas erforderliga arvodesbelopp dels till ledamöterna i styrelsen med ($4 \times 1\,500$) 6 000 kronor, dels till militärassistenten med 360 kronor och dels till läkarassistenten med 1 800 kronor. Anslagsposten skulle alltså böra upptagas till 8 160 kronor eller avrundat 8 200 kronor.

För den övriga icke-ordinarie personalen uppgå nettolönerna enligt lägsta löneklass till sammanlagt 159 546 kronor. I delposten till avlöningar till övrig icke-ordinarie personal bör inräknas, förutom nyssnämnda belopp, det å s. 59 omförmälda belopp å 5 000 kronor, som avsetts för kostnaderna för placering av vissa befattningshavare i högre löneklass än begynnelselöneklassen, ävensom ett belopp å, förslagsvis, 10 054 kronor till vikariats- och övertidsersättningar samt till avlönande av tillfälliga biträden. Icke-ordinarieposten skulle alltså uppgå till ($159\,546 + 5\,000 + 10\,054$) 174 600 kronor. I enlighet med vad de sakkunniga tidigare förordat torde anslagsposten böra anvisas med beteckningen förslagsvis.

Kostnaderna för rörligt tillägg (15 %) uppskattas till, avrundat, 45 200 kronor.

Avlöningsstaten för luftfartsstyrelsen beräknas med tillämpning av vad här anförts komma att uppgå till 362 000 kronor enligt nedanstående sammanställning.

Avlöningsstat.

	Kronor
1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i>	134 000
2. Arvoden bestämda av Kungl. Maj:t	8 200
3. Avlöningar till övrig icke-ordinarie personal, <i>förslagsvis</i>	174 600
4. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i>	45 200
Summa kronor 362 000.	

Vid genomförande av de sakkunnigas omorganisationsförslag skulle vederbörande delposter i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsstat böra minskas i följande utsträckning.

		Kronor
<i>Avlöningar till ordinarie tjänstemän.</i>		
1 byråchef	A 30: 33	12 615
1 luftfartsinspektör	A 29: 32	12 153
1 förste byråingenjör	A 26: 28	10 317
1 byråsekreterare	A 21: 21	7 191
1 kontorist	A 9: 10	4 002
Vikariatsersättningar		322
		46 600.

<i>Arvoden bestämda av Kungl. Maj:t:</i>		
1 radioingenjör		9 200
1 biträdande ingenjör		7 400
1 läkarassistent		1 800
1 flygassistent		360
		18 760.

<i>Avlöningar till övrig icke-ordinarie personal:</i>		
1 biträdande luftfartsinspektör	Eo 26: 25	8 880
1 » »	Eo 24: 23	7 992
1 förste byråsekreterare	Eo 24: 23	7 992
1 byråingenjör	Eo 21: 22	7 659
1 förste amanuens	Eo 18: 17	5 634
1 kontorsskrivare	Eo 15: 15	5 043
1 expeditionsvakt	Eo 5: 4	2 955
1 kontorsbiträde	Eo 4: 3	2 781
1 »	Eo 4: 3	2 781
Vikariats- och övertidsersättningar m. m.		2 923
		54 640.

Rörligt tillägg 15 000 kronor.

Sammanlagt skulle väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsanslag alltså böra minskas med (46 600 + 18 760 + 54 640 + 15 000) 135 000 kronor.

Inberäknat kristillägg med 16 % uppgå avlöningskostnaderna för luftfartsstyrelsen enligt de sakkunnigas organisationsförslag till (362 000 + 48 200) 410 200 kronor för år räknat. Avlöningskostnaderna för motsvarande personal inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppskattas till 365 200 kronor i enlighet med nedanstående beräkning.

	Kronor
1. I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöningsanslag inräknade belopp jämte däremot svarande kristillägg (135 000 + 16 000)	151 000
2. Arvodeskostnaderna för 3 å luftfartsavdelningen inrättade befattningar, vilka för närvarande jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande finansieras genom överskridande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens icke-ordinariepost, nämligen 1 ingenjör-, 1 kontorist- och 1 kanslibitrådestjänst i respektive 20, 5 och 4 löneklassen	17 800
3. Avlöningskostnader å följande investeringsanslag:	
a) Belysningsanläggningar för luftfartsleder	57 700
b) Radiofyrrar för luftfarten	18 400
c) Byggande och förbättring av flygplatser (Av detta anslag äger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för budgetåret 1944/45 disponera sam-	

Kronor

manlagt 157 700 kronor för anställande av personal å luftfartsavdelningen. Av ifrågavarande belopp torde ungefär 100 000 kronor kunna anses hänförliga till den verksamhet, som efter omorganisationen skulle ankomma på luftfartsstyrelsen, och återstoden, alltså cirka 57 700 kronor, till den egentliga byggnadsverksamheten) 100 000

4. Avlöningskostnader under följande rubriker i luftfartsfondens stat:

Underhåll och drift av luftfartsleder:

Flygsäkerhetstjänsten	11 900
Flygplatser och flygfyrar	8 400
	365 200.

2. Luftfartsstyrelsen: Omkostnader.

Detta anslag torde böra omfatta delposter för sjukvård m. m., reseersättningar, expenser och publikationstryck.

Anslagsposten till sjukvård m. m. beräknas till 1 000 kronor, varvid motsvarande delpost i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omkostnadsstat bör minskas med 300 kronor.

Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslagspost till reseersättningar, vilken för innevarande budgetår uppgår till 128 000 kronor, beräknas 15 500 kronor belöpa på luftfartsväsendet. Härav äro 11 000 kronor beräknade för inrikes resor, 1 000 kronor för utrikes resor samt 3 500 kronor för luftfärdsförsäkringar.

För den med anlitande av anläggningsanslag avlönade personalen å väg- och vattenbyggnadsstyrelsens luftfartsavdelning har Kungl. Maj:t för budgetåret 1944/45 anvisat följande belopp till reseersättningar och expenser, nämligen under anslaget till belysningsanläggningar för luftfartsleder 18 000 kronor och under anslaget till radiofyrar för luftfarten 7 500 kronor, varjämte under anslaget till byggande och förbättring av flygplatser anvisats 18 000 kronor till reseersättningar samt 25 000 kronor till expenser, kostnader för mättningsarbeten och undersökningar från luften m. m.

De sakkunniga ha med ledning av ovan angivna belopp uppskattat behovet av medel för reseersättningar till luftfartsstyrelsens personal till 35 000 kronor för år.

De årliga expenserna för luftfartsstyrelsen synas kunna beräknas till 31 000 kronor, varav 1 000 kronor för bränsle, lyse och vatten samt 30 000 kronor för övriga expenser. I expensposten torde, utöver nämnda belopp, böra inräknas ett engångsbelopp av 11 000 kronor till inköp av möbler och kontorsmaskiner m. m. i samband med omorganisationen. De sakkunniga förutsätta härvid, att de inventarier, som för närvarande disponeras av den personal å järnvägs- och luftfartsbyrå, vilken vid omorganisationen övergår i luftfartsstyrelsens tjänst, skola tillföras denna styrelse.

Minskningen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens expenspost beräknas till 8 000 kronor, varav 1 000 kronor för bränsle, lyse och vatten samt 7 000 kronor för övriga expenser.

Anslagsposten till publikationstryck torde kunna upptagas till 2 000 kronor, varvid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens motsvarande anslagspost bör minskas med samma belopp.

I enlighet med vad ovan anförts skulle luftfartsstyrelsens omkostnadsanslag böra uppföras med ett belopp av 80 000 kronor enligt nedanstående sammanställning.

Omkostnadsstat.

	Kronor
1. Sjukvård m. m., <i>förslagsvis</i>	1 000
2. Reseersättningar, <i>förslagsvis</i>	35 000
3. Expenser, <i>förslagsvis</i>	42 000
4. Publikationstryck, <i>förslagsvis</i>	2 000
Summa kronor	80 000.

3. Flygplatsorganisationen: Avlöningar.

För flygplatsorganisationen skulle vid tillämpning av de sakkunnigas organisationsförslag gälla följande personalförteckning.

Befattning	Personalförteckning.	Lönegrad
	<i>Tjänstemän å ordinarie stat.</i>	
2 flygplatschefer	A	25
2 hangarmästare	A	16
1 maskinist	A	10
2 kontorister	A	9
1 maskinist	A	8
	<i>Extra ordinarie tjänstemän i högre lönegrad än 20.</i>	
1 flygplatschef	Eo	24
1 förste flygledare	Eo	22
2 förste flygledare	Eo	21.

Nettolönerna enligt lägsta löneklass för den föreslagna ordinarie personalen uppgå till 40 344 kronor. I enlighet härmed torde anslagsposten till avlöningar till ordinarie personal böra upptagas med ett till 40 400 kronor avrundat belopp.

Lönekostnaderna för den icke-ordinarie flygplatspersonalen hava beräknats på sätt framgår av nedanstående sammanställning.

	Kronor
<i>Flygledarpersonalen:</i>	
1. Nettolöner enligt lägsta löneklass till extra ordinarie befattningshavare	122 643
2. Arvoden till 2 flygledaraspiranter vid Bromma	11 020
3. Särskild ersättning till flygledare vid skifttjänstgöring såsom förste flygledare	1 500
4. Vikariats- och övertid ersättningar m. m. (cirka 2,800 kronor för budgetåret 1944/45)	5 000

Förvaltningspersonalen:

5. Nettolöner enligt lägsta löneklass till extra ordinarie befattningshavare	168 072
6. Lön till 1 fältarbetare och 1 springpojke vid Bulltofta	5 500

Kronor

7. Vikariats- och övertidsersättningar vid Bulltofta (samma belopp som för budgetåret 1944/45)	3 000
8. Belopp för anställande av ersättare för befattningshavare vid Bulltofta eller eljest av tillfällig personal vid flygplatsen (samma belopp som för budgetåret 1944/45)	3 000
9. Lön till 1 fältarbetare, 1 springpojke och 1 biträdande telefonist vid Torslanda	7 550
10. Vikariats- och övertidsersättningar vid Torslanda (2 400 kronor för budgetåret 1944/45)	3 000
11. Belopp för anställande av ersättare för befattningshavare vid Torslanda eller eljest av tillfällig personal vid flygplatsen (samma belopp som för budgetåret 1944/45)	3 000
12. Vikariats- och övertidsersättningar m. m. vid övriga flygplatser (cirka 1 400 kronor för budgetåret 1944/45)	4 400
13. Belopp för anställande av ersättare för befattningshavare vid i punkt 12 avsedda flygplatser eller eljest av tillfällig personal vid dessa flygplatser (10 000 kronor för budgetåret 1944/45)	5 000
14. Årsarvoden till icke heltidsanställd personal:	
7 flygplatschefer och 1 ställföreträdande flygplatschef (8×300)	2 400
5 flygplatsvakter (5×600)	3 000
66 tillsyningsmän för flygfyrar, radiofyrar och hinderbelysning. <u>13 000</u>	18 400
15. Avlöningsförhöjningar (se s. 59).....	500

Summa kronor 361 585.

De ovan vid punkterna 4, 6—11 samt 14 beräknade beloppen överensstämmer med de belopp, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina petita för budgetåret 1945/46 upptagit för motsvarande ändamål. För de vid punkterna 12 och 13 angivna ändamålen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknat högre belopp, nämligen 7 000 kronor respektive 10 000 kronor. Vid genomförande av den betydande förstärkning av den fast anställda personalen, som i det föregående föreslagits, torde emellertid behovet av medel till övertidsersättningar och till anställande av tillfällig personal bli betydligt mindre än vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen räknat med. De belopp, som upptagits i ovanstående sammanställning, böra enligt de sakkunnigas mening vara fullt tillräckliga för ändamålet.

I enlighet med sålunda gjorda beräkningar torde anslagsposten till avlöningar till icke-ordinarie personal böra upptagas med ett belopp av 361 585 kronor, eller avrundat 361 600 kronor. På grund av de skäl, som anförts å s. 46, bör posten anvisas med beteckningen förslagsvis.

Anslagsposten till rörligt tillägg synes böra beräknas till 53 000 kronor.

Avlöningsanslaget för flygplatsorganisationen skulle i överensstämmelse med vad ovan anförts böra uppföras med ett belopp av 455 000 kronor enligt följande sammanställning.

Avlöningsstat.

	Kronor
1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i>	40 400
2. Avlöningar till icke-ordinarie personal, <i>förslagsvis</i>	361 600
3. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i>	53 000
	Summa kronor 455 000.

Inberäknat kristillägg med 16 % uppgå avlöningskostnaderna för den föreslagna flygplatsorganisationen till (455 000 + 56 500) 511 500 kronor för år. Motsvarande kostnader belöpa sig vid nuvarande organisation till cirka 402 500 kronor enligt följande beräkning.

	Kronor
I luftfartsfondens stat inräknade belopp till avlöningskostnader för flygledarpersonalen	107 000
Årskostnaderna för genom Kungl. Maj:ts beslut den 2 november 1944 medgiven förstärkning av flygledarpersonalen	37 300
I luftfartsfondens stat inräknade belopp till avlöningskostnader för förvaltningspersonalen:	
Under rubriken:	
Flygplatser och flygfyrar	109 400
Förvaltningen av Bulltofta flygplats	83 800
Förvaltningen av Torslanda flygplats	65 000
	258 200
	402 500.

Det torde i förevarande sammanhang böra understrykas, att den kostnadsökning beträffande flygplatsorganisationen, som vid bifall till de sakkunnigas förslag skulle uppkomma, icke står i samband med frågan om luftfartsavdelningens friställning utan är föranledd av en under förhandenvarande omständigheter nödvändig förstärkning och utbyggnad av organisationen.

4. Flygplatsorganisationen: Omkostnader.

Förevarande anslag torde böra omfatta följande delposter, nämligen

1. sjukvård m. m.,
2. tjänstedräkt m. m.,
3. reseersättningar m. m. samt
4. expenser.

De sakkunniga ha vid beräkningen av här ifrågavarande anslag i allt väsentligt utgått från de belopp, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina anslagsäskanden för budgetåret 1945/46 upptagit för motsvarande ändamål.

Vad beträffar anslagsposten till expenser må nämnas, att i denna post icke inräknats några medel till kostnader för bränsle, lyse och vatten. De sakkunniga ha avsett, att dessa kostnader fortfarande skola bestridas över luftfartsfonden. Anledningen härtill är den, att det är förenat med betydande svårigheter att särskilja de kostnader av nämnda slag, som äro hänförliga till stationsbyggnaderna och således äro att betrakta som personalomkostnader, från dem, som avse exempelvis hangarer, flygfältsbelysning och dylikt och således böra redovisas på luftfartsfonden.

I nedanstående sammanställning ha angivits de skilda belopp, som för budgetåret 1944/45 anvisats till omkostnader för flygplatsorganisationen, samt de belopp, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sina petita för budgetåret 1945/46 beräknat för motsvarande ändamål.

	Sjukvård m. m.		Tjänstedräkt m. m.		Reseersättningar m. m.		Övriga expenser	
	1944/45	1945/46	1944/45	1945/46	1944/45	1945/46	1944/45	1945/46
Bulltofta.....	200	300	1 300	1 400	2 600	2 600	11 900	13 000
Torslanda.....	—	300	1 000	1 400	5 000	6 000	6 700	8 000
Övriga anläggningar.	—	600	600	2 000	} 15 000	22 000	12 000	15 000
Flygsäkerhetstjänsten	300	500	700	2 000				
Summa	500	1 700	3 600	6 800	22 600	30 600	30 600	36 000

De ökningar av omkostnadsposterna, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknat, ha av styrelsen ansetts erforderliga med hänsyn till de ändringar i personalorganisationen, som styrelsen föreslagit. Vissa av de för innevarande budgetår anvisade posterna ha visat sig otillräckliga, varför tillstånd till överskridande av dessa poster lämnats av Kungl. Maj:t. Enligt vad de sakkunniga inhämtat torde ytterligare sådana anslagsöverskridanden bli ofrånkomliga under nämnda budgetår. Med hänsyn härtill ha de sakkunniga icke ansett sig böra ifrågasätta någon minskning av de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för budgetåret 1945/46 beräknade beloppen.

På grundval av de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda beräkningarna få de sakkunniga föreslå följande omkostnadsstat för flygplatsorganisationen.

Omkostnadsstat.

	Kronor
1. Sjukvård m. m., <i>förslagsvis</i>	1 700
2. Tjänstedräkt m. m., <i>förslagsvis</i>	6 800
3. Reseersättningar m. m., <i>förslagsvis</i>	30 500
4. Expenser, <i>förslagsvis</i>	36 000

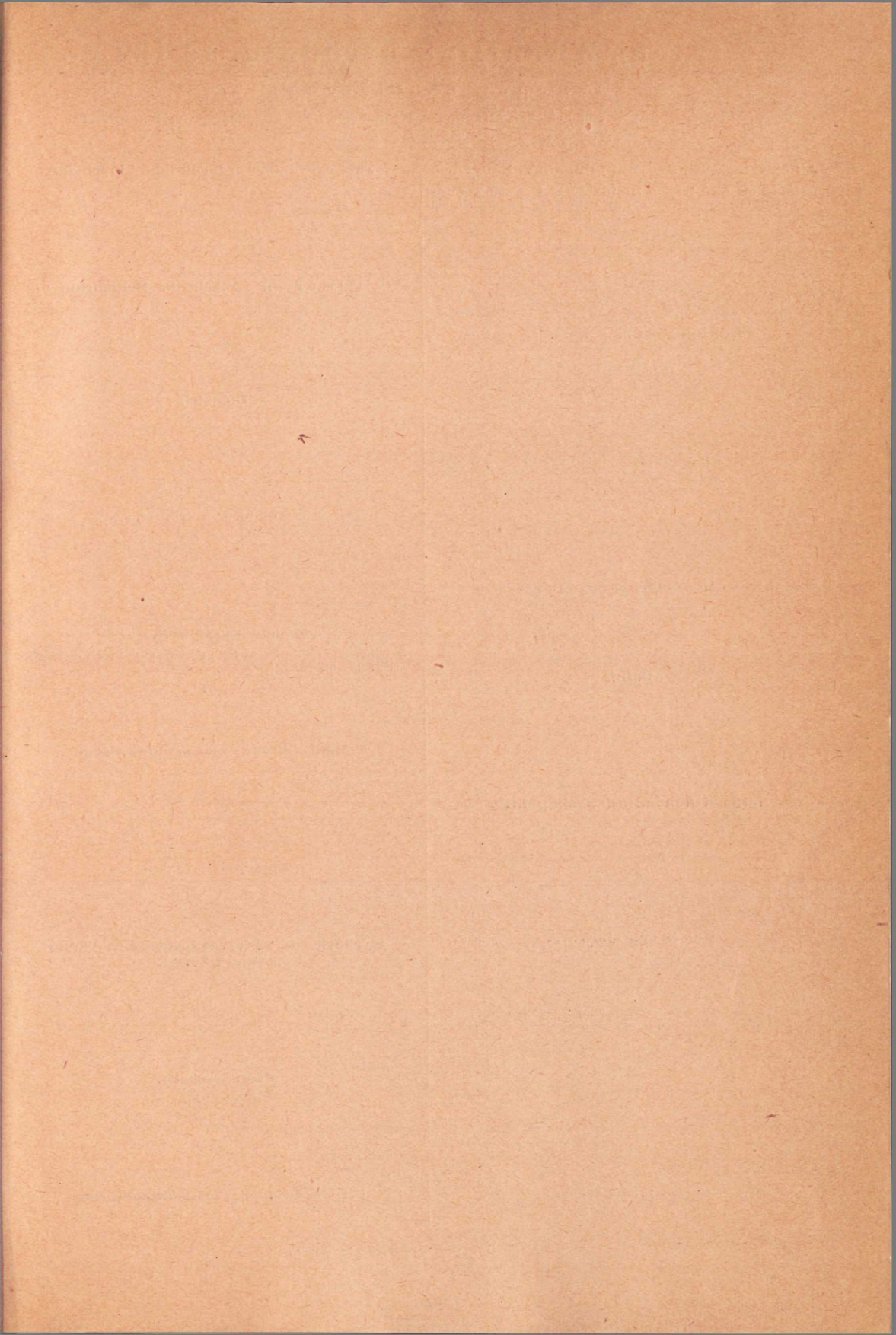
Summa kronor 75 000.

5. Projektering av flygplatser.

Såsom de sakkunniga i samband med behandlingen av luftfartsstyrelsens förvaltningsavdelning framhållit bör å driftbudgeten anvisas ett förslagsanslag å 40 000 kronor till Projektering av flygplatser.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Skrivelse till Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet .	3
I. Inledning	5
II. Av Kungl. Maj:t meddelade särskilda föreskrifter angående järnvägs- och luftfartsbyråns arbetsuppgifter m. m.	5
III. Frågan om en utbrytning av luftfartsärendena från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen	7
Huvudfrågan	7
Anläggningsverksamheten	11
Järnvägsavdelningen	12
IV. Organisationsförslag	13
A. Luftfartsstyrelsen	13
1. Verksstyrelse	13
2. Ärendenas handläggning i styrelsen	14
3. Organisatorisk indelning	16
4. Beräkning av personalbehovet	17
Luftfartsinspektionen	21
Trafikledningen	25
Förvaltningsavdelningen	30
Kansliet	37
För luftfartsstyrelsens avdelningar gemensam personal	39
B. Flygplatsorganisationen	40
Flygledarpersonalen	41
Förvaltningspersonalen	46
V. Vissa särskilda frågor	59
VI. Anslagsberäkningar	60
1. Luftfartsstyrelsen: Avlöningar	60
2. Luftfartsstyrelsen: Omkostnader	63
3. Flygplatsorganisationen: Avlöningar	64
4. Flygplatsorganisationen: Omkostnader	66
5. Projektering av flygplatser	67



Statens offentliga utredningar 1945

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.
Betänkande med förslag till utlänningslag och lag angående omhändertagande av utlänning i anstalt eller förläggning. [1]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Nationalekonomi och socialpolitik.

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Betänkande med förslag till organisation av en luftfartsstyrelse m. m. [2]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.