

Nr 101.

Av herrar **Pehrsson** i Göteborg och **Röing**, *angående främjande av befälsutbildningen för den svenska handelsflottan.*

I motioner vid 1925 års riksdag (nr 155 i första kammaren och 124 och 258 i andra kammaren) hemställdes, att riksdagen ville besluta att anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning, huru befälsutbildningen för den svenska handelsflottan må kunna lämpligen ordnas, och för riksdagen framlägga det förslag, utredningen kunde giva anledning till. Riksdagens båda kamrar behjärtade den i motionerna gjorda hemställan och beslöto med anledning därav att begära sådan utredning. Dock med den åtskillnad, att första kammaren begärde en *allsidig* utredning och andra kammaren en utredning om och i vilken mån den segelfartygstjänst, som fordras för inträde vid navigationsskolorna och för erhållande av styrmansbrev och skepparbrev, kan minskas utan att därigenom befälets duglighet äventyras. På grund av kamrarnas olika beslut föranledde ärendet ingen riksdagens åtgärd.

I till utskotten avgivet yttrande vitsordade såväl kungl. kommerskollegium som Sveriges fartygsbefälsförening de i motionerna påpekade svårigheterna på berörda område. Kommerskollegium yttrade: »Segelfartygens ständiga minskning nödvändiggör enligt kollegii mening särskilda åtgärder från statens sida, i händelse nu stadgade fordringar å segelfartygstjänst skola bibehållas. Enligt kollegii mening bör därför bliva föremål för närmare utredning, dels frågan om och i vilken mån segelfartygstjänsten kan minskas utan att därigenom befälets duglighet äventyras och om en minskning skulle befinnas böra genomföras, vilken annan kvalificerad sjötjänst eller annan utbildning, som bör sättas i segelfartygstjänstens ställe, dels ock frågan, huruvida staten själv bör bedriva skolskeppsverksamhet, avseende yrkesutbildning för sjöfolk, eller om staten bör understödja enskilda segelfartygsrederier, som äro villiga att medtaga och utbilda sjöfolk.» I liknande syfte uttalade sig Sveriges fartygsbefälsförening: »Genom segelfartygens decimering och den ovilja mot tjänstgöring å dessa, som förefinnes, bliver utbildningen och kunskapen i de göromål, som tillhöra sjömansyrket ej i tillräcklig grad tillgodosedd, och det är endast en tidsfråga, när kännedom om allt vad 'sjömansarbete' heter har försvunnit, om ej åtgärder för dess bibehållande vidtagas. Sådant arbete måste emellertid utföras även å maskindrivna fartyg, varför det är nödvändigt, att åtgärder vidtagas för undervisning i dessa saker. Beträffande denna yrkes-

utbildning vilja vi instämman med motionärerna, att det är en statens skyldighet att även på detta område ombesörja utbildningen.»

Första kammarens andra tillfälliga utskott ville utsträcka utredningen även till andra med befälsutbildningen sammanhängande frågor och nämner däribland utbildningen av maskinbefäl å handelsfartyg samt utbildning för radiotjänst.

Det synes ofrånkomligt, att denna för hela vår sjöfartsnäring så betydelsefulla utbildningsfråga kommer under en allsidig och ingående utredning. Men innan en sådan allsidig utredning hinner slutföras och en eventuell nyorganisering kan genomföras, böra icke de åtgärder försummas, som kunna finnas nödiga för att hindra att skeppsbefälets kvalifikationer för tjänsten sänkas. I fråga om betydelsen för sjömansutbildningen av tjänst å segelfartyg såväl som i fråga om den nuvarande situationen hänvisas till motionerna 1925 och respektive utskottsutlåtanden med bilagor. Jag tillåter mig endast därutöver ytterligare betona vikten av en verkligt solid sjömansutbildning, sådan som traditionellt hittills lämnats i vårt land genom tjänsten å sjögående segelfartyg och varpå nuvarande lagstiftning i ärendet bygger.

Den som till sjöss skall leda arbetet måste framför allt äga praktisk blick för att med enklaste medel och mesta hushållning kunna åstadkomma största möjliga resultat. Denna erfarenhet förvärfvas icke enbart eller kanske ens huvudsakligen på teoretisk väg utan måste förvärfvas under god ledning och under härför lämpade förhållanden, vilka på ett helt annat sätt erbjudas under tjänsten å ett segelfartyg på långfärd än vid färd å maskindrivet fartyg, där enligt enstämmigt vittnesbörd manskapets huvudsakliga uppgift blir fartygsmaterielets underhåll, mest väl rosthacknings- och målningsarbeten men föga »sjömanskap». Det synes vara inom yrket utövande sjömannakretsar självfallet, att den intima kontakten med havets element, som under en längre tid erfordras för att göra vederbörande skickad att svara för ett fartygs säkerhet, endast kan erhållas ombord å ett seglande skepp, vilket är beroende av varje vindkast och där skeppets manövrerande är en fråga, som berör *varje man*, medan detta å maskindrivet fartyg enbart blir en befälets och maskinpersonalens sak.

Vid sjöfartens moderna utveckling, och vi ha ju genom våra transoceanalinjer börjat där intaga en framskjuten ställning, bliva de krav, som ställas på befälets personliga egenskaper, allt större. Det gäller icke minst befälets ansvar för säkerheten för passagerare och besättning, skepp och gods. I lag och författning ha stadgats allehanda säkerhetsåtgärder beträffande fartyget och dess redskap. Den främsta säkerhetsgarantien ligger dock däri att vid tillämpandet av dessa anordningar befälet besitter det omdöme och den erfarenhet som endast vinnes genom en praktisk utbildning och grundlig träning. Eljest torde dessa stadganden i farans stund vid räddande av liv och gods bliva av föga värde. Vi ha icke råd att offra det

solida och vederhäftiga sjömanskap, som alltid utmärkt det svenska sjöfolket och givit det bland alla sjöfarande nationer ett stadgat och gott anseende.

Vår handelsflottas ypperliga bemanning både i befäls- och manskapsgrad har varit vår kanske största tillgång på det internationella sjöfartsområdet. Och det är av största vikt, att dessa goda traditioner och landets erkända rangställning i detta hänseende bevaras och stärkes. Det synes därför vara en uppgift av mycket stor betydelse att tillvarataga de få möjligheter, som ännu erbjudas, till att genom segelfartygstjänst lämna unga sjömän tillfälle till sådan ännu av lag krävd utbildning. Vägen därtill synes för närvarande vara att staten bistår rederierna för de få återstående segelfartygen, å vilka denna sjömansutbildning ännu fortsättes. Eljest är det allvarligt att befara att denna verksamhet nedlägges och fartygen ifråga, i likhet med vad redan skett med åtskilliga, försäljas till utlandet. En strävan kan påvisas både i England och Norge att utan stöd av något krav i lag söka komplettera befälsutbildningen genom att i ökad omfattning bereda tillfälle till segelfartygstjänst för dem, som utbildas till befäl i handelsflottan. Skulle en utredning giva vid handen, att denna utbildning icke kan avskrivas eller omläggas utan att sjömannadugligheten förloras eller försvagas, och nyanskaffning av härför lämpliga segelfartyg då måste ifrågasättas, torde de ekonomiska krav, som därvid uppstå, bli synnerligen stora. Klok omtanke och ekonomiskt förutseende synes därför kräva, att, tills frågan i sin helhet hinner tagas under omprövning, de möjligheter, som nu finnas, tillvaratagas och frågan om skolskeppsverksamheten utbrytes ur den omfattande organisationsfrågan och ordnas provisoriskt genom understöd till de rederier, som kunna befinnas villiga att omhändershava denna sida av befälsutbildningen för handelsflottan. Detta understöd torde lämpligast utgå dels med visst belopp per elev och tid för utbildningen, dels som lån för behövliga ändringsarbeten. Det torde böra kunna räknas med ett elevantal av omkring 50. Härför torde inalles behövas en summa av 50,000 kronor enligt rederiernas beräkningar, vilka skola överlämnas till vederbörande utskott. Hittills ha medel, om också i allt för ringa utsträckning, för detta ändamål utgått ur handels- och sjöfartsfonden enligt av kungl. kommerskollegium upprättade närmare bestämmelser. Fondens ställning torde icke medgiva bestridandet av mer än en mindre del av nödiga utgifter för detta syfte. Då hittills 10,000 kronor därifrån utgått, skulle under förutsättning, att samma summa kunde påräknas för nästa år, erfordras ett statens bidrag av 40,000 kronor. De närmare bestämmelserna för erhållande av understöd för sagda ändamål må i likhet med vad hittills skett i fråga om understödet från handels- och sjöfartsfonden lämnas av Kungl. Maj:t efter kommerskollegii hörande.

Med stöd av vad vi sålunda anfört tillåta vi oss hemställa,

att riksdagen ville besluta

dels att anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning, huru befälsutbildningen för den svenska handelsflottan må kunna lämpligen ordnas, och vidtaga de åtgärder, som med anledning av denna utredning kunna visa sig erforderliga,

dels att bevilja ett anslag av 40,000 kronor för nästkommande budgetår för främjande av skolskeppsverksamheten i enlighet med av Kungl. Maj:t lämnade närmare bestämmelser.

Stockholm den 21 januari 1926.

Per Pehrsson.

Erik Röing.