

## Nr 144.

Av herr **Österström**, om bibehållande av 1:a maskinistklassen vid navigationsskolan i Härnösand.

Tillgången på behörigen certifierat maskinbefäl för svenska handelsflottan har under senare år blivit allt mera knapp, och för närvarande är det sålunda mycket vanligt, att såsom maskinbefäl anställas personer, som icke äga lagstadgad behörighet att utöva dylik tjänst.

Bristen gäller särskilt befattningar, till vilka erfordras maskinistbrev av 2:a klass, men även i fråga om 1:a och 3:e maskinister är tillgången synnerligen knapp.

Beträffande denna för den svenska handelsflottans sunda utveckling hämmande brist på behörigt maskinbefäl anförde herr E. Lithander m. fl. i motion nr 258 till riksdagens andra kammare år 1926 bland annat följande:

"Föreliggande brist av maskinbefäl till den svenska handelsflottan har under senare tiden vid flera tillfällen påpekats och åtgärder föreslagits, varigenom ökad tillgång på sjömaskinister skulle erhållas. Bland andra uttalanden i detta syfte må omnämnas skrivelser till kommerskollegium från sjömanshusdirektionerna i Stockholm, Göteborg och Hälsingborg hösten 1924 och skrivelse under februari månad 1925 till Kungl. Maj:t från Sveriges redareförening, däri hemställas om vissa jämkningar och lättnader i nu gällande bestämmelser rörande den praktiska tjänstgöringen för erhållande av behörighet som sjömaskinist, allt i syfte att underlätta rekryteringen till maskinistyrket. Kommerskollegium har slutligen, i den ämbetsverket på grund av yttrandet till statsrådsprotokollet över handelsärenden den 20 mars 1925 anbefallda utredningen, vilken utredning avgavs sistlidne september månad, uttalat, '*att utredningen bekräftat vad kollegium i annan väg erfarit, nämligen att verklig brist föreligger på maskinbefäl, försett med andra klass behörighet* och villigt att antaga tjänst å fartyg'.

Man torde kunna beräkna den för handelsflottans behov årligen erforderliga nyrekryteringen av maskinister med 2:a klassens maskinistbehörighet till lägst 120, antagligen närmare 150. För Danmark uppgives siffran vara 120 och för Norge, enligt en nyligen gjord utredning, mellan 300 och 350. I det senare landet har helt nyss ett förslag till förordning framlagts, varigenom avsevärda lindringar i hittills gällande bestämmelserna beträffande fordringar på verkstadspraktik för utfående av maskinistbehörighet äro införda.

Anledningen till den otillräckliga nyrekryteringen till sjömaskinistyrket är främst att söka i svårigheten att anskaffa den för inträde i navigationsskolas

maskinistklasser och för erhållande av maskinistbehörighet erforderliga verkstadspraktiken. En annan omständighet som spelar in är den svaga ekonomien hos de personer, det här gäller, vilken lägger hinder i vägen för förvärvandet av den för maskinistbehörighet erforderliga praktiska och teoretiska utbildningen.

*En god och tillräcklig rekrytering av den svenska handelsflottans befäl samt inriktandet av befälets utbildning på vad en modern sjöfart kräver är för vår handelsflotta en angelägenhet av stor vikt. I så avseende böra vi icke stå bakom andra sjöfartsnationer."*

I anledning av denna motion, varav en lika lydande, nr 155, samtidigt inlämnades till första kammaren, anhöll riksdagen i skrivelse nr 234, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning av frågan och vidtaga de åtgärder, som av utredningen kunde visa sig erforderliga. Kungl. Maj:t uppdrog den 19 nov. 1926 åt kommerskollegium att verkställa denna utredning, och det är nu de åtgärder till förbättrande av maskinbefälets rekrytering, kommerskollegium med anledning härav den 30 sept. 1929 framlagt, som handelsministern i årets statsverksproposition ansett sig i huvudsak böra tillstyrka. Förbättringarna innefatta bland annat *en indragning av 1:a maskinistklassen vid navigationsskolan i Härnösand*, en åtgärd, som med hänsyn till den fastslagna bristen på maskinbefäl är ägnad att i högsta grad förvåna.

Att förhållandena sedan år 1926 icke förbättrats utan snarare tvärt om, framgår av att de för ovannämnda utrednings verkställande av kommerskollegium tillkallade maskinbefälssakkunniga själva i sitt uttalande framhållit, att det för närvarande råder mycket stor brist på maskinister, ett uttalande, som ytterligare preciserades vid Sveriges allmänna sjöfartsförenings årsmöte den 19 april 1929, då en av de nämnda sakkunniga upplyste, att landets handelsflotta utvisade en brist på icke mindre än omkring 500 maskinister av 2:a klass.

Det torde sålunda utan vidare vara klart, att en kraftig stimulation av tillströmningen av elever till navigationsskolornas maskinistavdelningar är av trängande behov påkallad. En del, som man får hoppas, verksamma åtgärder ha även föreslagits i detta syfte. Uppenbart är emellertid, att *en indragning av maskinistklasser* vid navigationsskolorna icke kan vara befrämjande härvidlag. Det är ett missriktat sparsamhetsnit, som ligger bakom förslaget att indraga 1:a maskinistklassen vid navigationsskolan i Härnösand, en sparsamhetsåtgärd av ringa betydelse för statsbudgeten och så mycket mer opåkallad som riksdagen för helt kort tid sedan arvisat ett i samma syfte gjort förslag om klassindragning vid skolan.

Man synes helt hava förbisett det faktum, att ett större antal skolor drager till sig en större totalsumma av utbildningssökande än ett mindre antal. Ju rikare tillfällena till utbildning äro, desto större bliver det totala elevantalet. Det har invänts, att det visserligen är sant, att ett större antal skolor framlockar en större totalsumma av elever, men att elevantalet vid varje särskild skola icke blir så stort att alla elevplatser fyllas. Häremot må dock med all

kraft framhållas, att om landets sjöfartsnäring behöver ett avsevärt större antal maskinister än det närvarande, detta behov icke bör ökas genom indragning av maskinistklasser vid befintliga skolor även om det vid skolorna skulle framdeles liksom hittills uppstå vakanser i klasserna. Undervisningen lider för övrigt icke av, att klasserna bliva något mindre. Förhållandet är givetvis i stället motsatt.

Maskinbefälssakkunniga hava på anförda skäl föreslagit indragning av 1:a maskinistklassen vid navigationsskolan i Malmö samt såväl av 1:a som 2:a maskinistklassen vid navigationsskolan i Härnösand. Den föreslagna indragningen av dessa klasser sammanhänger med av de sakkunniga framlagt förslag om anskaffande av maskinlaboratorier, ett behov, som torde tarva ytterligare utredning, och en punkt, vari för övrigt handelsministern ansett sig förhindrad att tillstyrka framställning till riksdagen. Varthän en dylik beskärning av möjligheterna att erhålla maskinistutbildning skulle leda, synes icke för de sakkunniga ha varit avgörande. Kommerskollegium har heller icke funnit tillrådligt att föreslå och handelsministern att tillstyrka indragning av mer än en maskinistklass och då 1:a maskinistklassen vid navigationsskolan i Härnösand.

I valet mellan navigationsskolorna i Malmö och Härnösand beträffande denna indragning säger sig kommerskollegium ha måst giva navigationsklassen i Malmö företräde att fortsätta sin verksamhet i obeskuret skick. Visserligen visar förevarande klass i Malmö under de senare åren en obetydligt mindre elevfrekvens än motsvarande klass i Härnösand, säger kommerskollegium, men å andra sidan har elevfrekvensen i denna klass under tidigare år varit väsentligt större i Malmö än i Härnösand; en i sanning märklig motive-ring för indragningsshotet mot navigationsskolan i Härnösand.

Saken torde emellertid ligga djupare än att den kan avfärdas på så enkelt sätt. Tillströmningen av elever till navigationsskolan i Härnösand har under de senare åren tenderat att stiga i mycket hög grad. Det är icke en svag utan en mycket stark tendens till ökning av elevantalet, och den gäller icke minst i här ifrågavarande maskinistklass.

En av de bidragande orsakerna härtill är med all sannolikhet de förbättrade kommunikationer ostkustbanan erbjuder. Härnösand har så att säga kommit närmare landets sydligare delar. Detta, i förening med den betydelse för skolverksamheten, som ligger däri, att Härnösand är en utpräglad skolstad och såsom sådan i särskilt hög grad lämpad att mottaga och hysa utbildnings-sökande samt bereda dem billigare levnadsomkostnader och i övrigt en för studierna lugnare och lämpligare miljö än storstäderna kunna bjuda, har med all säkerhet varit en kraftigt bidragande faktor i den betydande ökningen i elevtillströmningen till navigationsskolan, som ägt rum under senare år, och vilken, så länge dessa förhållanden bliva bestående, med all säkerhet ej kommer att sina.

Som ett exempel på hur kraftigt elevtillströmningen i senare tid varit kan

nämnas, att till inträde i nu pågående styrmanskurs icke mindre än 64 sökande anmält sig, av vilka dock icke alla, på grund av rådande trängsel, kunde vinna inträde. Bland dem, som deltog i inträdesprövningen, underkändes 10 och intogos 25 i klassen. Övriga vid prövningen godkända sökte sig till andra skolor eller anmälde sig till inträde läsåret 1930—1931. Att märka är, att alla, som vunno inträde, förutom två, hade full sjötid.

Vad beträffar maskinistavdelningen har tillväxten under de senaste åren varit så kraftig, att nu endast navigationsskolan i Göteborg har flera 1:a maskinistelever än navigationsskolan i Härnösand. Antalet elever i maskinistavdelningarna vid skolorna i Stockholm, Malmö och Härnösand är nämligen de två senaste läsåren följande:

	1928—1929.		
	1:a mask.-kl.	2:a mask.-kl.	3:e mask.-kl.
Härnösand .....	9	15	18
Stockholm .....	5	18	8
Malmö .....	5	12	—

	1929—1930.		
Härnösand .....	13	16	16
Stockholm .....	10	20	17
Malmö .....	9	10	—

Räknar man med elevantalet per klass i 1:a maskinistklassen, kommer numera icke ens Göteborg före Härnösand. Största antalet elever per klass är nämligen:

	1928—1929.	1929—1930.
Härnösand .....	9	13
Göteborg .....	12	10
Stockholm .....	5	10
Malmö .....	5	9

Bärande skäl för indragning av 1:a maskinistklassen vid navigationsskolan i Härnösand kunna sålunda icke presteras. Huvudskälet för de sakkunnigas förslag om indragning synes vara den av dem framhållna omständigheten, att nyanskaffning av maskinlaboratorier för undervisningen skulle kräva så dryga kostnader, att sådan undervisningsmaterial icke lämpligen kunde anskaffas för mer än två skolor, varvid de sakkunniga tänkt sig skolorna i Göteborg och Stockholm. Detta åberopade skäl för indragning av 1:a maskinistklassen i Härnösand håller heller icke streck. Undervisningsmaterial av ifrågavarande beskaffenhet finnes nämligen där redan tillgänglig. Ätminstone tarvas icke någon nämnvärd nyanskaffning. Därvarande tekniska läroverk har dessutom ett förstklassigt maskinlaboratorium, som för ändamålet kan disponeras. Mekaniska verkstaden och varvet i staden samt elektricitetsverkets anläggningar stå till förfogande.

Lämpligheten av att sådana elever, som fått sin undervisning i 2:a maskinistklassen vid skolan, få möjlighet att vid samma skola fortsätta sin utbildning till 1:a maskinister, ligger i öppen dag.

Slutligen vilja vi framhålla, att i en fråga, som rör hela landets sjöfartsnäring, en utpräglad och bestämd lokalopinion visserligen icke i och för sig må tillmätas avgörande betydelse, men att, då den lokala opinionen så som här är fallet måste anses vara av gagn för det hela särskilt i fråga om en otillräcklig elevrekrytering, denna opinion icke bör lämnas utan avseende eller genom icke nödvändiga indragningsåtgärder förkvävas. Här gäller det en lokal opinion från en hel landsända — hela Norrland —, vilken enstämigt fordrar navigationsskolans i Härnösand kvarblivande i obeskuret skick.

Vid tiden för navigationsskolans tillkomst och under många decennier därefter florerade skeppsbyggeriet i Härnösand, och staden hade en stor egen handelsflotta. Under nuvarande tid hava visserligen segelfartygen allt mer kommit ur bruk, och ångfartygsrederierna finnas huvudsakligen i södra Sverige, men sjöfarten på Norrland har mycket större omfattning än förr och är för hela landet mycket mera betydande på grund av den oerhörda utveckling träindustrin fått under de senare decennierna. Sjöfarten på Norrland har för hela Sverige fått en allt mer vital betydelse. Behovet av en fullständig läroanstalt för sjöfartsnäringen i denna betydande del av Sverige är därför påtaglig. Navigationsskolan i Härnösand är Norrlands enda navigationsskola och för övrigt landets enda navigationsskola norr om Stockholm. Inga bärande skäl för dess stympning hava förebragts. Tvärtom synes utvecklingen, som framgår av ovanstående, peka i motsatt riktning.

Med anledning av vad sålunda anförts anhålles,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts förslag i årets statsverksproposition om indragning från och med nästa budgetår av 1:a maskinistklassen i Härnösand.

Stockholm den 21 januari 1930.

*Ivar Österström.*