

Nr 380.

Av herr Ström m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 124, angående anslag för budgetåret 1931/1932 till undervisningsanstalterna för sjöfart.

Enär det visat sig vara mycket svårt för dem, som önska utbilda sig till befäl vid svenska handelsflottan, att erhålla den för inträde i navigationsskolorna erforderliga sjötjänsten på segelfartyg, har Kungl. Maj:t till årets riksdag, liksom till föregående, framlagt förslag om anslag för denna utbildning. Enligt 1930 års navigationsskolesakkunnigas betänkande, beräknas den årliga kostnaden för detta ändamål till 58,900 kronor, varav 25,000 kronor skola tagas ur handels- och sjöfartsfonden och återstoden 33,900 kronor anvisas å riksstaten såsom extra reservationsanslag. Till följd av besparingar å handels- och sjöfartsfondens bidrag till segelfartygsutbildningen under innevarande budgetår, hava de sakkunniga dock ansett, att anslaget å riksstaten för budgetåret 1931/1932 kunde begränsas till 10,000 kronor, vilket belopp Kungl. Maj:t äskar av riksdagen. Detta är en betydande utgift för staten, men skola de nuvarande fordringarna eller eventuellt de av de sakkunniga nu föreslagna bibehållas, är det nödvändigt, att staten träder till och lämnar understöd och detta måste ökas år från år i samma raska tempo som segelfartygen försvinna. Redan nu torde det vara klart, att inom en icke allt för långt avlägsen tidpunkt segelfartygen i den svenska handelsflottan äro försvunna. Svårigheterna för en sjöman att erhålla hyra å segelfartyg torde klart framgå av följande uppgift å genom Göteborgs offentliga arbetsförmedling utmönstrat *däcksmenskap* under åren 1928—1929.

	1928			
	Ångfartyg	Motorfartyg	Segel- o. pråmfartyg	Summa
Båtsmän	62	28	—	90
Timmermän	89	39	1	129
Matroser	312	128	—	440
Lättmatroser	728	124	4	856
Jungmän	600	105	6	711
Summa	1,791	424	11	2,226
	1929			
	Ångfartyg	Motorfartyg	Segel- o. pråmfartyg	Summa
Båtsmän	61	38	2	101
Timmermän	84	34	1	119
Matroser	308	145	—	453
Lättmatroser	720	134	1	855
Jungmän	522	128	9	659
Summa	1,695	479	13	2,187

I sjöfartskretsar äro meningarna om behovet av segelfartygstjänsten för befälsutbildning mycket delade, vilket torde framgå av, att t. ex. England, Norge m. fl. länder avskaffat denna fordran för många år sedan. De som yrka på segelfartygsutbildningens bibehållande, äro i allmänhet påverkade av det förhållandet, att de själva fått sin utbildning på segelfartyg och de motivera sin uppfattning med att på segelfartygen får varje man lära sig handla snabbt och på eget initiativ. I någon mån kan detta vara riktigt beträffande små fartyg med några få mans besättning. Men när det gäller stora segelfartyg med många mans besättning, gäller nog ungefär samma regler som på ång- och motorfartyg. Som ett andra skäl har anförts, att den ingående kännedom om segelfartygs manövrering, som erfordras för undvikande av ombordläggning vid manövrering i farvatten där sådana förekomma, svårigen kan förvärfvas på annat sätt än genom praktisk erfarenhet från tjänst å sådant fartyg. I och med segelfartygens försvinnande förminskas behovet att av denna anledning fordra segelfartygstjänst. Men även om en sådan kännedom fortfarande är nödvändig för fartygsbefäl, så torde slutsatsen, att denna endast kan förvärfvas genom tjänst ombord å segelfartyg, vara felaktig. De praktiska och teoretiska kunskaper, som förvärfvas av eleverna både genom ångfartygstjänsten och i navigationsskolorna, torde räcka till för att de skola kunna utföra denna navigering. Svårigheterna ifråga om sådan manövrering kan icke anses föreligga, när den förekommer i öppen sjö, utan det skulle i så fall vara i trängre farvatten, vid en anhopning av på kryssen liggande segelfartyg. Detta förekommer numera så sällan om ens någon gång, så att dylika fall kunna utan vidare lämnas ur räkningen. Dessutom kan omnämnas, att även med slopande av bestämmelsen om sjötjänst å segelfartyg äro de praktiska och teoretiska fordringar, som uppställas för styrmans- och sjökaptensexamen i Sverige, strängare än i de flesta andra länder.

Den sänkning av tongränsen till 30 bruttoton, som nu föreslagits av de sakkunniga och som Kungl. Maj:t upptagit i sin proposition, avser ju att begränsa statens utgifter för den praktiska utbildningen å segelfartyg. Givetvis kan en sådan åtgärd begränsa statens utgifter för detta ändamål en kortare tid framåt. Men när tendensen är den, att även dessa fartyg hastigt försvinna, komma kostnaderna att ökas år för år, om dessa fordringar på segelfartygstjänst skola uppehållas. Denna sänkning av tongränsen betyder också att de befälhavare, som komma att föra större segelfartyg, få en synnerligen dålig praktisk utbildning för detta på dessa små segelfartyg, och det torde innebära en allvarlig fara att med denna segelfartygspraktik bevilja dem rätt att föra sådana fartyg.

Alla dessa svårigheter kunna övervinnas, om tillträde till navigationsskolorna beredas dem, som icke ha segelfartygsutbildning, men att dessa, efter avlagd examen, erhöles befälsbrev endast för ång- eller motorfartyg och att särskilda fordringar uppställas för dem som önska befälsbrev jämväl för segelfartyg. Denna princip är icke ny ifråga om fartygsbefälsutbildningen. Redan nu till-

lämpas en sådan differentiering i fråga om övermaskinisterna (1:a klass maskinister), beträffande behörigheten att föra ång- eller motorfartyg. Det synes vara minst lika viktigt att en sådan differentiering åstadkommes för däcksbefälet, vilket även skulle medföra att erfarenheten finge visa, om den segelfartygsutbildade befälhavaren verkligen hade några större möjligheter att hävda sig i konkurrensen med den icke segelfartygsutbildade. I övrigt kan beträffande denna fråga hänvisas till Sveriges Varvsindustriförenings uttalande, varur kan anföras följande: »Då meningarna äro så delade angående däcksbefälets praktiska utbildning och svårigheterna att få lämplig segelfartygsutbildning tyckas växa med utvecklingen av fartygstypen, så förefaller det föreningen som om man borde bereda möjlighet för erhållande av befälsbrev såväl med som utan segelfartygsutbildning samt lämna aspiranten att själv avgöra, om han skall skaffa sig segelfartygsutbildning eller ej. Det kommer sedan an på redaren att bestämma vad sorts befäl han anser sig föredraga. Skulle erfarenheten visa, att den segelfartygsutbildade befälhavaren verkligen har några företräden framför den som fått sin utbildning på större maskindrivna fartyg, kommer helt naturligt dessa förra att få sådana beföringsmöjligheter framför de senare, att utvecklingen själv kommer att frambringa ökade möjligheter för segelfartygsutbildningen. Riskens att gå denna medelväg och låta män utan segelfartygsutbildning få befälsbrev torde ej vara alltför stor, då redan nu mer än hälften av det sjögående tonnaget föres av befäl, som ej fått tillfälle utbilda sig å segelfartyg.»

Med åberopande av vad ovan anförts, tillåta vi oss hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om, att vid fastställandet av nya författningsföreskrifter för navigationsskolorna och ny befälsförordning fordringarna angående segelfartygsutbildning för erhållande av sjökaptens-, styrmans- och skepparbrev av I:a klass, resp. inträde i styrmans- och skeppareklass vid navigationsskolorna slopas utom för dem som önska erhålla befälsbrev för förande av segelfartyg.

Stockholm den 10 mars 1931.

Albin Ström.

C. W. O. Höglund
i Göteborg.

C. P. Olsson.