

Nr 29.

Av herr **Ström m. fl.**, om viss ändring i gällande bestämmelser angående befäl å svenska handelsfartyg.

Enär det visat sig vara mycket svårt för dem, som önska utbilda sig till befäl vid svenska handelsflottan, att erhålla den för inträde i navigations-skolorna erforderliga sjötjänsten å segelfartyg, har Kungl. Maj:t till årets riksdag liksom tidigare framlagt förslag om anslag av 35,800 kronor till sådan praktisk utbildning av däcksbefäl. Förslaget innebär, att bidraget nu uppförts på riksstaten; tidigare har större delen tagits från handels- och sjöfartsfonden, som framgår av de siffror som anförts i 1936 års statsverksproposition. Från och med budgetåret 1931/1932 har detta anslag utgått med ett betydligt höjt belopp, men skola de nuvarande fordringarna för inträde vid navigationsskolorna bibehållas, är det nödvändigt, att staten träder till och lämnar betydande understöd, och detta måste säkerligen ytterligare ökas 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 uppgifter å genom Göteborgs offentliga sjömansförmedling utmönstrat däcksmanskap under åren

	Ångfartyg	Motorfartyg	Segelfartyg	Summa
<i>1933.</i>				
Män.....	4,016	1,623	11	5,650
Kvinnor	357	4	—	361
	Summa	4,373	11	6,011
<i>1934.</i>				
Män.....	4,020	1,268	4	5,292
Kvinnor	258	14	—	272
	Summa	4,278	4	5,564
<i>1935.</i>				
Män.....	3,952	1,631	3	5,586
Kvinnor	276	6	—	282
	Summa	4,228	3	5,868

I sjöfartskretsar äro meningarna om behovet av segelfartygstjänsten för befälsutbildning mycket delade. De, som fasthålla vid att den är nödvändig, motivera detta 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, gälla 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, svårligen 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 kunna 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. Vad handelsflottans befäl behöver ifråga om förutbildning är icke att kunna reva en röjel, utan ett visst mått av praktiska, tekniska erfarenheter. Dessutom kan omnämnas, att även med sloandet 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. Omdömet om värdet av segelfartygsutbildningen är mycket skiftande bland de sjöfartssakkunniga. Alltmer synes man emellertid luta åt den uppfattning, som den nu avlidne navigationsskoleföreståndaren i Göteborg, Alex. Thore, gav uttryck åt i en artikel i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, varur vi citera följande:

»Fortfarande synes man här och var hålla mycket hårt på att den kvalificerande delen av befälsaspirantens praktiska utbildning skall bestå uti så och så lång segelfartygstjänst. Detta betyder för de flesta utbildningssökande ett par somrars anställning på mindre segelfartyg. Att genom en sådan tjänstgöring något nämnvärt skall vinnas i fråga om rutin, teknik eller andra befälskvalifikationer kan på goda grunder betvivlas.

Det är ungefär lika rationellt att utbilda vårt nutida fartygsbefäl å småseglare som att utbilda en modern lantbrukare å ett torp i en skogsbacke eller en nutida artillerist genom att låta denne öva sig i målskjutning med en stenslunga från romartiden. Segelfartygsutbildningen tyckes för övrigt allt mer gå över till ett geschäft, åländska skeppsredare börja nu intressera sig för den förtjänst som kan göras på tillhandahållandet av segelfartygstjänst åt svenska befälsämnen, och snart komma väl estländare och letter att följa exemplet.»

Med stöd av det ovan anförda tillåta vi oss hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära sådan förändring i förordningen av den 29 mars 1912 angående befäl å svenska handelsfartyg m. m., att de i paragraferna 14, 15 och 16 uppställda fordringarna om tjänstgöring å segelfartyg utgå,

och att i övrigt de ändringar i förordningen, som kunna förändras av denna förändring, vidtagas.

Stockholm den 13 januari 1936.

Albin Ström.

Karl Kilbom.

Nils Flyg.

Torsten Henrikson.

Verner Karlsson.

Viktor Herou.

Aug. Spångberg.

Arvid Olsson.
