

Nr 124.

Av herr **Röing**, *angående understödjande av yrkesutbildningen av befäl för den svenska handelsflottan.*

Enligt gällande förordning angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. av den 29 mars 1912 fordras för erhållande av skepparbrev av 2:a klass, skepparbrev av 1:a klass och styrmansbrev att hava tjänstgjort å däck bland annat minst 12 månader å segelfartyg, varav i fråga om skepparbrev av 1:a klass och styrmansbrev segelfartygstjänsten skall vara fullgjord i Östersjö- eller vidsträcktare fart och beträffande styrmansbrev å fartyg med en bruttodräktighet av 100 ton eller därutöver. Samma fordringar gälla i fråga om inträde i navigationsskola.

För att dessa fordringar i avseende å det svenska fartygsbefälets praktiska och teoretiska utbildning skola kunna uppehållas, fordras givetvis, att tillräckligt tillfälle förefinnes att förvärva den erforderliga praktiska tjänsten och detta företrädesvis å svenska fartyg.

Någon större svårighet att förvärva den segelfartygstjänst, som fordras för erhållande av skepparbrev av 1:a och 2:a klass, torde icke föreligga, ej heller befaras inom den närmaste tiden uppstå.

Annorlunda ställer sig däremot förhållandet i fråga om den segelfartygstjänst, som erfordras för styrmansbrev, och i anslutning härtill sjökaptensbrev.

Under de senare åren har det svenska segelfartygstonnaget ständigt minskats, vilket framgår av nedanstående.

År 1913 bestod den svenska segelfartygsflottan av 1,499 fartyg om sammanlagt 178,548 tons bruttodräktighet och 153,096 tons nettodräktighet, därav 452 fartyg om 100 tons bruttodräktighet och däröver. Av dessa 452 fartyg hade 36 en bruttodräktighet av 500 ton eller däröver. Enligt 1923 års skeppslista hade det svenska segelfartygstonnaget vid tidpunkten för dess utgivande (1 juli 1923) nedgått till 775 fartyg om 101,712 tons bruttodräktighet och 87,376 tons nettodräktighet, varav 246 fartyg hade en bruttodräktighet av 100 ton eller därutöver. Av dessa 246 fartyg hade endast 22 en bruttodräktighet av 500 ton eller därutöver. Vid 1924 års slut hade segelfartygsbeståndet nedgått ytterligare till att omfatta allenast 666 fartyg om 78,676 tons bruttodräktighet och 67,427 tons nettodräktighet, varav 212 fartyg hade en bruttodräktighet av 100 ton eller därutöver och endast 11 fartyg en bruttodräktighet om över 500 ton.

Särskilt svåra förluster för den svenska segelfartygsflottan äro de, som

inträffat genom försäljning av samtliga stora segelfartyg, som voro i Rederiaktiebolaget Transatlantics ägo, nämligen Bohus om 1,644, Gullmarn om 2,174, Wirgo om 2,108 och G. D. Kennedy om 1,492 ton, vilka förut utgjort värdefulla insatser i avseende å utbildning av däcksbefäl. I all synnerhet gäller detta den skolskeppsverksamhet, som under flera år på ett synnerligen framgångsrikt sätt bedrivits å G. D. Kennedy. Sistnämnda fartyg har numera övergått till örlogsflottan för att där användas för utbildning av skeppsgossar.

Bland större fartyg, som på senare tid försålts till utlandet, märkas Erato om 1,740 ton, Mimosa om 1,398, Transocean om 1,625 och Zaritza om 1,056 ton.

Genom förlisning ha dessutom barkskeppen Tärnan om 1,057 ton och Tana om 943 ton avförts ur fartygsregistret.

I de uppgifter, som här ovan lämnats angående segelfartygstonnagets storlek vid olika tider, har hänsyn icke tagits till segelfartyg med hjälpmaskineri. Vid 1924 års utgång utgjorde antalet sådana fartyg 711, varav 73 hade en bruttodräktighet om 100 ton och därutöver.

Därjämte bör beaktas att av de fartyg, den svenska skeppslistan redovisar, ingalunda alla äro att i praktiken räkna med, enär ett flertal äro upplagda och icke i användning.

Tjänsten på segelfartyg, företrädesvis de större, anses ju icke utan skäl såsom i särskilt hög grad ägnad att dana goda sjömän. Det framstår därför såsom ett viktigt intresse att så långt möjligt bibehålla fordran å segelfartygstjänst såsom villkor för erhållande av olika behörighetsbevis, och beträffande styrmansbrev måste fordran å tjänst på större segelfartyg alltjämt tillerkännas betydelse.

Det svenska segelfartygstonnagets ständiga minskning nödvändiggör emellertid uppenbarligen vidtagande av särskilda åtgärder för det högre däcksbefälets behöriga rekrytering, särskilt som möjligheterna att såsom förr erhålla anställning å utländska segelfartyg alltmera försvårats, ja nästan omöjliggjorts på grund av minskningen även i utlandets segelflotta, som numera endast torde avses för det egna landets sjömän.

Bland de åtgärder, som därvid kunna ifrågakomma, torde utbildningen å särskilda skolskepp intaga ett framträdande rum.

I och med försäljningen av Rederiaktiebolaget Transatlantics samtliga segelfartyg, torde förutom Rydbergska stiftelsens fartyg "Abraham Rydberg" endast tre fartyg ägna sig för skolskeppsutbildning, nämligen "C. B. Pedersen" om 2,141 ton, "Beatrice" om 2,106 ton och "Manhem" om 2,022, vilket sistnämnda fartyg emellertid lär vara ifrågasatt till försäljning. I vad mån dessa eller andra större segelfartyg äro att påräkna för skolskeppsutbildning torde med hänsyn till de låga frakter, som nu erbjudas större segelfartyg, bliva beroende på den omständigheten, huruvida understöd i någon form kan beredas dem.

Beträffande de ovan nämnda segelfartygen "C. B. Pedersen" och "Beatrice" bör erinras om att desamma helt nyligen på vissa villkor tillerkänts ett statsunderstöd av högst 500 kronor per elev, dock högst 10,000 kronor, och därjämte för vissa ändringsarbeten ett räntefritt lån å 7,000 kronor, allt att utgå från handels- och sjöfartsfonden.

Då några ytterligare medel från handels- och sjöfartsfonden icke torde kunna påräknas, dels på grund av fondens betydande kapitalminskning (som anses kunna uppskattas till omkring en sjättedel av fondens hela kapitalbelopp) genom bidrag till en statsisbrytare, dels på grund av subvention till ett årligt belopp av för närvarande 70,000 kronor till svenska rederiföretag för uppehållandet av vissa sjöfartsförbindelser, torde för vidmakthållandet av möjligheterna för däcksbefälets behöriga utbildning å större segelfartyg bliva nödvändigt, att anslag å riksstaten beviljas för ändamålet.

Härvid kunna olika utvägar tänkas. En utväg vore, att statsmakterna bidroge till yrkesutbildningen på sjöfartens område i nu ifrågavarande avseende genom utrustande av ett eller flera egna skolskepp. Ett understödande av sjöfarten i denna ordning ter sig rätt naturligt, särskilt vid det förhållandet, att staten i betydande utsträckning understöder yrkesutbildningen även på andra områden.

Skulle staten av statsfinansiella skäl icke för närvarande vilja påtaga sig de ökade utgifter, som en dylik anordning medför, så kunde med hänsyn till segelfartygsflottans hastiga minskning den utvägen tänkas, att statens understöd i nu ifrågavarande hänseende tillsvidare lämnas i form av understöd till enskilda segelfartygsredare, vilka avse att med dylikt understöd vid sidan av utövandet av fraktfart bedriva skolskeppsverksamhet i större eller mindre omfattning. Det synes härvid vara ändamålsenligt att, på sätt enligt vad ovan nämnts redan i visst fall ägt rum, det understöd, som må ifrågakomma, utlämnas med visst belopp per utbildad elev och att beloppets storlek utmätas i visst förhållande till den tid, under vilken elevens utbildning försiggått. Tillsvidare torde böra räknas med ett elevantal per år av omkring 50 stycken.

Den lämpligaste utvägen, liksom ock de mer detaljerade former, under vilken verksamheten lämpligast bör bedrivas, bör, enligt min uppfattning, utredas, innan riksdagen fattar beslut i frågan.

Med stöd av vad jag sålunda anför, tillåter jag mig hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, det Kungl. Maj:t täckes låta utreda på vad sätt staten bör understödja yrkesutbildningen av befäl för den svenska handelsflottan, samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen ger anledning.

Stockholm den 21 januari 1925.

Erik Röing.

