

## Nr 155.

Av herr **Enhörning**, om utredning rörande ordnande av befälsutbildningen för den svenska handelsflottan m. m.

Befrämjande av den svenska sjöfartsnäringen har alltid legat våra statsmakter varmt om hjärtat, och åtgärder till sjöfartens fromma ha tid efter annan vidtagits av regering och riksdag. Ett område inom sjöfarten, där statsmakternas medverkan sedan lång tid tillbaka tagits i anspråk, är i fråga om utbildningen av befälet till handelsflottan. Den teoretiska fostran av det blivande fartygsbefälet står under direkt tillsyn och ledning av statsverket, och undervisningen bekostas av allmänna medel. Den praktiska utbildningen har däremot hittills varit överlämnad åt den utbildningssökande själv. För genomgående av de teoretiska kurserna vid rikets navigationsskolor samt för rätten att utöva tjänst som fartygsbefäl äro i flera avseenden ganska detaljerade bestämmelser, rörande såväl tiden för den praktiska utbildningen som arten av denna, i reglementsväg gällande.

Enligt kungl. förordningen angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. den 29 mars 1912 fordras för styrmansbrev och skepparbrev av första klass att hava tjäntgjort å däck minst 12 månader i Östersjö- eller vidsträcktare fart å fartyg med en bruttodräktighet av 100 tons eller däröver.

Samma krav ställas för inträde i navigationsskola.

Genom den mycket stora nedgången i den svenska handelsflottan under de senare åren ha emellertid möjligheterna att kunna förvärva den erforderliga praktiska skeppstjänsten å svenska fartyg i hög grad avtagit. Därigenom har också en avgjord nedgång i antalet från navigationsskola utexaminerade styrmanselever kunnat konstateras. Om inga åtgärder under närmaste tiden vidtagas för att främja rekryteringen till fartygsbefälsyrket, torde man ha att befara brist på styrmän och i sinom tid även å annat fartygsbefäl.

Det har alltid varit en stor tillgång för vår på det internationella sjöfartsområdet ogynnsamt ställda handelsflotta att ha haft en bemanning av yppersta slag både i befäls- och manskapsgrad. För den önskvärda utvecklingen av sjöfartsnäringen är det av vikt, att dessa goda traditioner bevaras och stärkas.

Det synes därför vara en fråga av icke ringa vikt, som bör upptagas till ingående övervägande, vilka åtgärder för befordrande av befälsutbildningen till sjöss, som böra vidtagas, och på vad sätt detta ärende må kunna av statsmakterna främjas.

Å ena sidan må fasthållas, att kraven på största duglighet hos fartygsbefälet icke får avprutas, och å andra sidan, att under rådande förhållanden

sådana förenklingar vidtagas med avseende på särskilt den praktiska utbildningen, som låta sig med detta krav förena.

Det torde icke kunna frångås, att segelfartygsfarten synes i det stora hela kunna anses representera en utdöende näring. Dess utöware äro endast i ringa utsträckning att finna, där sjöfarten eljest har sitt hemvist. Stockholm och Norrköping ha praktiskt taget ingen segelflotta. Och Göteborgs och Hälsingborgs segelflotta utgör endast en högst obetydlig procent av det maskindrivna tonnaget. Å svenska fartyg finnas därför högst ringa utsikter att kunna förvärva nu föreskriven skeppstid för intagning i navigationsskola. De tillfällen till segelfartygsutbildning, som fordom erbjödös svenska sjömän ombord å utländska, företrädesvis norska och engelska, segelfartyg, stå nu ej längre till buds. Frånsett att man där ju i första hand söker bevara arbetstillgången för det egna landets söner, har överallt samma tendens till segelflottans avskaffande gjort sig gällande. Ännu så sent som år 1915 ingingo nära 300 segelfartyg av över 1,000 bruttoton i den norska handelsflottan. Av nämnda antal lärer icke ens 10 proc. nu vara i fart — de flesta äro upphuggna.

I England är segelsjöfarten som näring i stort sett död.

Följderna av detta läge visa sig också. Allt mer och mer nödgas man i Sverige dispensera från nämnda krav å 12 månaders tjänstgöring å däck å segelfartyg över 100 ton. Som exempel må nämnas, att enligt uppgift äro vid en navigationsskola i riket av 41 styrmanselever 22 dispenserade. Detta synes visa ohållbarheten i den nuvarande ordningen.

Både i England och Norge har man släppt de forna kraven på kvalificerad däckstjänst för befäl å maskindrivna fartyg. I Danmark, Finland och Tyskland däremot icke.

Det torde vara nödvändigt, att en sakkunnig och ingående utredning göres i vad mån lätnader kunna beredas i kravet på sjötjänst för befälsutdaningen och i vad mån de nuvarande kraven kunna ersättas med andra bestämmelser, som skulle medföra den nödiga praktiska erfarenheten.

Därvid måste jämväl tagas hänsyn till att befälsplatserna å särskilt den större handelsflottan i utrikes fart kräva ej blott direkt sjömannautbildning utan jämväl ett visst mått av allmänbildning, som ju bör inhämtas före inträdet i sjömansyrket. Navigationsskolorna måste ju få arbeta i all huvudsak såsom fackskolor. Vårt utvecklade skolväsende möjliggör också inhämtande av sådana kunskaper. Allt flera som gå in i sjömansyrket begagna sig också därav. Men den härigenom oundvikliga förseningen av inträdet på sjömansbanan kräver också en så långt möjligt rationell och koncentrerad praktisk utbildning i yrket. Genom att uppehålla fordran å segelfartygstjänst i samma utsträckning som nu åstadkommes också för många en betydlig tidsutdräkt. Våra rederier, som ännu ha segelfartyg, äro överhopade av ansökningar om tjänst för sådana ynglingar, som få gå långa tider och vänta, om de ens kunna erhålla sådan tjänst.

Å andra sidan måste det jämväl tagas i allvarligt övervägande, om icke skolskepp, där koncentrerad undervisning i praktiskt sjömanskap meddelades

under vanlig skeppstjänstgöring, borde, i högst avsevärdare mån än nu sker, igångsättas. På den vägen har t. ex. Finland slagit in och även andra nationer ha funnit detta sätt att understödja sin handelsflottas rekrytering av befäl vara den lämpliga åtgärden. Redan nu har ett mindre anslag gått ur handels- och sjöfartsfonden till två av de tre segelfartyg, som nu på samma gång äro skolfartyg. Rydbergiska stiftelsens skolskepp »Abraham Rydberg» då oräknat.

Det bör ju bliva föremål för utredning, huruvida staten själv skulle i viss mån taga hand om den praktiska utbildningen genom utrustande av skolfartyg eller om stöd skulle lämnas till enskilda rederier, vilka ju nu näppe- ligen på grund av de närvarande låga fraktsatserna torde med utsikt till ej ringa ekonomiska förluster utan sådan hjälp vilja uppehålla och vidare utveckla skolfartygsverksamheten.

Troligen torde en sakkunnig utredning komma att ådagalägga, att båda de här tänkta utvägarna, ändringar i bestämmelserna om befälsutbildning och stöd åt skolskeppsverksamheten, böra utnyttjas för att främja befälsutbild- ningen för den svenska handelsflottan.

På grund av vad jag här ovan anfört tillåter jag mig hemställa,

att riksdagen ville besluta 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 utred- ning kunna visa sig erforderliga.

Stockholm den 22 januari 1925.

*E. A. Enhörning.*

---