

Nr 312.

Av herr Lithander m. fl., *angående viss ändring i gällande bestämmelser för utfående av styrmansbrev och skepparbrev av första klass m. m.*

Till förliedet års riksdag inlämnades tvenne lika lydande motioner, en nr 155 till första kammaren, en nr 258 till andra kammaren, vari hemställdes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om en allsidig utredning av huru befälsutbildningen för den svenska handelsflottan må kunna lämpligen ordnas. Med anledning av motionen till första kammaren föreslog denna kammarens *andra* tillfälliga utskott en skrivelse till Kungl. Maj:t angående en allsidig utredning i nyss nämnt syfte, vilken hemställan av kammaren bifölls. Andra kammarens *trede* tillfälliga utskott, som behandlade den till denna kammare inlämnade motionen, föreslog för sin del, att en utredning måtte vidtagas om och i vilken mån den segelfartygstjänst, som fordras för inträde vid navigationsskolorna och för erhållande av styrmansbrev och skepparbrev, kan minskas utan att därigenom befälets duglighet äventyras, och, om en minskning skulle befinnas möjlig att genomföra, vilka åtgärder i så fall böra vidtagas; vilken hemställan av andra kammaren bifölls. En sammanjämkning av kamrarnas beslut kom emellertid icke till stånd, varför saken från riksdagens sida fick förfalla.

Den framställning, som nu göres, är i anslutning till de ovan nämnda motionerna från fjolåret, men med det tillägget, att åtgärder för befrämjande av jämväl rekryteringen av maskinbefäl till den svenska handelsflottan snarast böra vidtagas.

Beträffande den i motionerna från förra året påpekade tillbakagången i den svenska segelfartygsflottan, kan man under år 1925 liksom under de föregående åren påvisa en ytterligare minskning särskilt av sådana segelfartyg, som lämpa sig för utbildning av fartygsbefäl. Enligt senast utkomna skeppslista (förd till den 1 juli 1925) utgjorde dräktigheten av svenska segelfartyg 65,183 bruttoton, därav 44,308 bruttoton för fartyg över 100 bruttoton. Skeppslistan för samma tidpunkt 1923 visar ett bruttototal för segelfartygen av 101,712, därav 70,389 bruttoton för segelfartyg över 100 bruttoton. Statistiken anger sålunda, att för de två sista åren segelfartygsbeståndet över 100 bruttoton — och endast detta, såvida fartygen ha sysselsättning i östersjö- eller vidsträcktare fart, räknas enligt gällande författning som kvalificerad segelfartygstjänst — har nedgått med

närmare 20 procent om året. Under sista hälften av år 1925, att döma efter kompletteringarna till skeppslistan, har minskningen av segelfartygsbeståndet fortgått. Vidare må bemärkas, att segelfartygstonnaget icke på samma sätt som det maskindrivna tonnaget kan betraktas såsom varande i aktuell verksamhet. För det övertvägande antalet segelfartyg, nämligen de som sysselsättas i nord- och östersjöfart, förekomma regelbundna uppläggningar under vintermånaderna, varjämte av de i skeppslistan upptagna segelfartygen antagligen ett icke obetydligt antal på grund av ålder, försämrad effektivitet eller andra omständigheter, kan anses vara ur aktiv tjänst.

Det torde icke behöva påpekas, att tillbakagången av segelfartygen som förmedlare av varutrafiken till sjöss är en universell företeelse. Från Norge har nyligen uppgivits, att detta lands segelfartygsbestånd nu endast utgör 10 procent av sådant tonnage vid tiden för världskrigets början.

Svårigheten att erhålla föreskriven segelfartygstjänst i och för inträde vid navigationsskola och utfående av skeppar- och styrmanbrev tilltager för varje år, varför dispenseringsföreläggningar för inträde vid navigationsskola i stor utsträckning måst tillgripas. Den förlust av tid, som åsamkas befälsaspiranten vid sökandet av författningsenlig segelfartygstjänst är numera högst betydande, och skulle denna tid väsentligt bättre kunna utnyttjas, om utbildningen, i stället för att syssla med vad som dock tyvärr i allt fall tillhör en förgången tid, målmedvetet inriktades på vad modern fartygsteknik kräver.

Tillgången på behörigen certifierat maskinbefäl till den svenska handelsflottan har under senare åren, beroende på den ringa frekvensen av elever vid navigationsskolornas maskinistavdelningar, blivit allt mera knapp och måste för närvarande i allt större utsträckning för de maskindrivna fartygens bemanning med maskinbefäl personer, vilka icke äga lagstadgad behörighet, anställas. Bristen gäller särskilt befattningar, till vilka erfordras maskinistbrev av andra eller tredje klass, och svårigheten att erhålla behörigen kvalificerat befäl av detta slag är väl så stor å de mindre och medelstora fartygen i nord- och östersjöfart som å de större i oceanfart.

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 sjömanshushandledningarna i Stockholm, Göteborg och Hålsingborg hösten 1924 och skrivelse under februari månad 1925 till Kungl. Maj:t från Sveriges redareförening, däri hemställes om vissa jämkningar och lättnader i nu gällande bestämmelser rörande den praktiska tjänstgöringen för erhållande av behörighet som sjömaskinist, allt i syfte att underlätta rekry-

teringen 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.»

Nedgången i antalet från navigationsskolorna utexaminerade maskinister av lägre grad är påtaglig, om jämförelse göres mellan åren närmast före tillkomsten år 1912 av den nya befälsförordningen och de tre nyss förflutna åren. Man finner sålunda, att antalet utexaminerade 2:a maskinister under läsåret 1909—1910 utgjorde 144, under 1910—1911 113 och under 1911—1912 116; däremot under läsåret 1922—1923 32 2:a maskinister och 14 3:e maskinister, 1923—1924 19 2:a maskinister och 18 3:e maskinister, 1924—1925 (inskrivna vid navigationsskolorna) 30 2:a maskinister och 26 3:e maskinister. Antalet för närvarande vid navigationsskolorna inskrivna 2:a maskinister torde icke överstiga 40. Till komplettering av jämförelsen må anmärkas att dispensering för inträde i navigationsskolas maskinistklass från föreskriven praktisk utbildning under de senare åren i stor utsträckning ägt rum — enligt uppgift från en navigationsskola ej mindre än 21 av 33 under tre år inskrivna 2:a maskinistelever —, varför de från navigationsskolorna utexaminerade ingalunda, utan ytterligare komplettering av den praktiska tjänstgöringen, kunna beräknas som en tillökning av sjömaskinistkåren.

Man torde kunna beräkna den för handelsflottans behov årligen erforderliga nyrekryteringen av maskinister med 2:a 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 nyligen ett förslag till förordning framlagts, varigenom avsevärda lindringar i hittills gällande bestämmelser 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, och vilken lägger hinder i vägen för förvärvandet av den för maskinistbehörighet erforderliga praktiska och teoretiska utbildningen.

Bestämmelserna i förordningen den 29 mars 1912 beträffande praktisk tjänstgöring, särskilt beträffande verkstadspraktik, för erhållande av maskinistbehörighet ha visat sig vara allt för stränga och för snävt avfattade. Angående dessa bestämmelser i deras praktiska tillämpning kan jämväl anmärkas, att med hänsyn till föreliggande svårigheter att inhämta den yrkes-

utbildning, som författningen ansetts kräva, man i vederbörande ämbetsverk varit allt för rigorös. Den i förordningen den 26 oktober 1923 avsedda jämkningen i förutvarande bestämmelser har visat sig vara utan större verkan.

Kravet på en avsevärd större nyrekrytering än vad nu är fallet till sjömaskinistyrket är knappast möjligt att tillfredsställa enbart genom ändring av nu gällande förordning, ehuru en sådan ändring, där man i enlighet med förfarandet i Norge tager sikte på särskilt en utvidgning av den verksamhet som mekanisk arbetare, vilken må tillgodoräknas för maskinistbehörighet, högeligen är av behovet påkallad. Andra medel synas även vara erforderliga, nämligen åtgärder, dock på frivillighetens väg, varigenom maskinistlärningar kunna erhålla anställning ombord å fartyg och vid mekaniska verkstäder; inriktandet, jämte tillgodoräknande av här genomgångna kurser, av praktisk utbildning vid förefintliga verkstadsskolor på sjömaskinistyrket; smidig tillämpning, förmedlad av näringsidkarna och yrkesgruppen själv, av gällande bestämmelser rörande maskinistbehörighet. Det aktuella behovet av certifierade sjömaskinister torde delvis kunna tillfredsställas därigenom, att faktisk sjömaskinisttjänst, där den utförts utan anmärkning och är av tillräcklig varaktighet, må berättiga till maskinistbehörighet i viss utsträckning.

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.

Med anledning av vad sålunda anförts få vi anhålla att riksdagen hos Kungl. Maj:t ville hemställa,

dels att en sådan ändring måtte vidtagas i gällande bestämmelser för utfående av styrmansbrev och skepparbrev av 1:a klass, att nu föreskriven segelfartygstjänst må kunna ersättas med annan för denna befälsutbildning kvalificerad sjömanstjänst;

dels att åtgärder snarast måtte vidtagas för att öka tillgången på certifierade 2:a och lägre grads maskinister.

Stockholm den 21 januari 1926.

Edvard Lithander.

Nils Holmström.

Nils Winkler.

Erik Nylander.