

Nr 3.

Ankom till riksdagens kansli den 8 april 1930 kl. 4 e. m.

Andra kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande, nr 3, med anledning av väckt motion, angående vissa ändringar i gällande bestämmelser om behörighet att vara befälhavare å fartyg i inre fart.

Uti en inom andra kammaren avgiven och till dess *andra* tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 76, har herr Ström m. fl. hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära sådan ändring i förordningen angående befäl på svenska handelsfartyg m. m. av den 29 mars 1912, att i § 4 punkt 1 b och samma § punkt 3 b göras sådana ändringar, att de befäl, som i dessa punkter omnämnas, få rätt att föra befäl å passagerarfartyg, som trafikera visst hamnområde och som icke göra längre resor än 8 nautiska mil från sin huvudstation, oberoende av fartygens tontal och maskinstyrka.

Motionen.

Beträffande motiveringen för denna hemställan får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har i vederbörlig ordning inhämtat yttrande i frågan från kommerskollegium, som i sin ordning berett Sveriges fartygsbefälsförening och Svenska maskinbefälsförbundet tillfälle att avgiva utlåtande, samt berett ej mindre hamnstyrelserna i Stockholm och Göteborg än även Sveriges kommunalarbetarförbund, som före avgivandet av sitt utlåtande infordrat yttrande från, bland annat, Göteborgs kommunalarbetares samorganisation, tillfälle att inkomma med utlåtande; och äro kollegiets, hamnstyrelsens i Göteborg och samorganisationens utlåtanden såsom bilagor fogade härvid, till vilka utskottet tillåter sig hänvisa.

Yttranden.

Kungl. förordningen den 29 mars 1912 angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. (S. F. S. nr 54) innehåller i §§ 4 och 34 följande bestämmelser: *Gällande författningar i ämnet.*

»§ 4.

1. För behörighet att vara befälhavare å fartyg i inre fart fordras:

Befäl i inre fart.

b) å passagerarfartyg, som enligt vad beträffande sådana fartygs hänförande till särskilda klasser är eller varder stadgat, tillhör lägsta klassen och vars dräktighet icke uppgår till 50 ton,

att hava erhållit skepparebrev av 1:a klass,

Bihang till riksdagens protokoll 1930. 13 saml. 2 avd. 3 häft. (Nr 3.) 1

- c) å annat passagerarefartyg,
att hava erhållit styrmansbrev.

3. Å ångfartyg *i inre fart* skall finnas anställt maskinbefäl med följande behörighet, nämligen:

b) — — — — å passagerarefartyg, som enligt ovan omförmälda grunder icke tillhör lägsta klassen samt icke gör längre resor än 12 nautiska mil från sin huvudstation och vars maskinstyrka icke uppgår till 75 indikerade eller 50 effektiva hästkrafter,

en maskinist av 3:e klass,

c) å annat passagerarefartyg,
en maskinist av 2:a klass.»

Dispens-
bestämmelser.

Genom kungl. kungörelsen den 7 oktober 1921 (S. F. S. nr 624) har förordnats, att kommerskollegium må tillvidare intill utgången av år 1922 äga att i fall, då omständigheterna anses därtill föranleda, medgiva undantag, såvitt angår kunskapsprov eller tjänstgöring, från de villkor för utövandet av befäl, som stadgats uti befälsförordningen, vilken bestämmelse enligt kungl. kungörelsen den 15 december 1922 (S. F. S. nr 610) äger fortsatt tillämplighet tillvidare från och med den 1 januari 1923.

Utskottet.

Gällande bestämmelser i befälsförordningen angående rätt att utöva befäl å däck och i maskin utgå från den grundsatsen, att det bör fordras en högre kompetens att föra befäl å ett större fartyg än å ett mindre och att sköta en kraftigare maskin än en mindre kraftig. På denna grundsats vilande bestämmelser i förordningen vitsordas även av motionärerna såsom i huvudsak riktiga, ehuru de lokala förhållandena i Göteborgs hamn synas göra det önskvärt, att gränserna för de passagerarefartygs storlek och maskinstyrka, som i inre fart enligt gällande förordning få föras av befälhavare, som innehar skepparbrev av första klass, eller vars maskinbefäl skall innehava maskinistbrev av tredje klass, måtte förskjutas uppåt eller enligt motionärernas mening helt borttagas, varigenom nyss nämnda kompetens för befälhavare och maskinist skulle bliva tillfyllest för samtliga färjor inom Göteborgs hamnområde.

Ehuru av motionärerna åberopade förhållanden i särskilt Göteborg synas visa, att de nuvarande behörighetsbestämmelserna för färjtrafiken icke äro tillfredsställande, vilket även framgår av att dispenser i ett flertal fall meddelats, anser utskottet det likväl icke lämpligt att förorda upphävande av bestämmelser i en författning, som tillkommit under hänsynstagande till ej mindre angelägenheten av att sjöfarten icke betungas genom för stora fordringar beträffande befålets kompetens, än även att tillbörligt avseende fästes därvid, att det med befälsförordningen åsyftade önskemålet — ökad säkerhet till sjöss — icke åsidosättes. Det bör ankomma på vederbörande ansvariga

myndighet — kommerskollegium — att pröva, i vad mån lindringar i behörighetsföreskrifterna låta förena sig med sjöfartssäkerhetssynpunkterna. Då kommerskollegium har för avsikt att, efter fullbordande av nu pågående revision av befälsförordningen, framlägga förslag till sådana lindringar, förutsätter utskottet, att av motionärerna återopade förhållanden i Göteborgs hamn beaktas, ävensom att kommerskollegium tager under övervägande, i vad mån det kan vara möjligt att inom ramen för full trafiksäkerhet i något högre grad öka behörigheten för befälhavare med skepparbrev av första klass eller för maskinist av tredje klass, än som av kommerskollegium ställts i utsikt.

Utskottet får sålunda hemställa,

att förevarande motion, nr 76, icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 8 april 1930.

På utskottets vägnar:

ERIK OLSON.

Närvarande vid ärendets slutbehandling i utskottet: herrar *Olson* i Göteborg, *Lundkvist* i Eskilstuna, *Högström*, *Eurén*, *Björling*, *Andersson* i Dunker, *Skoglund*, *Ström* och *Karlsson* i Munkedal.

Reservation

av herr *Ström*, som ansett, att utskottet, med den motivering, som i motionen anförts, bort hemställa,

att förevarande motion måtte av andra kammaren bifallas.

Bilaga 1.

Stockholm den 18 mars 1930.

Till Riksdagens andra kammarens andra tillfälliga utskott.

Genom beslut den 11 februari 1930 har Kungl. Maj:t anbefallt Kungl. Kommerskollegium att lämna Eder de upplysningar i fråga om en inom andra kammaren väckt motion nr 76, angående vissa ändringar i gällande bestämmelser om behörighet att vara befälhavare å fartyg i inre fart, som för motionens vidare utredning och beredning inom utskottet befunnas nödiga, ävensom de övriga upplysningar, som erfordrades för ett allsidigt belysande av motionen.

Kollegium har i anledning härav berett Sveriges Fartygsbefälsförening och Svenska Maskinbefäls-Förbundet tillfälle att i ämnet avgiva yttranden, vilka bifogas, och får Kollegium för egen del anföra följande.

Kungl. förordningen angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. den 29 mars 1912 är i stort sett grundad på ett av särskilt tillkallade kommitterade år 1905 avgivet betänkande med förslag till bland annat ny befälsförordning.

Dessa kommitterade framhöllo i sitt betänkande (sid. 183 ff.), hurusom enligt då gällande bestämmelser skyldigheten att å ett fartyg anställa befäl av viss kompetens gjorts beroende dels av fartygets slag och dels av den fart, vari fartyget gick. Denna grundsats hade i kommitténs förslag bibehållits, men kommittén hade därjämte ansett nödigt att i en del fall göra denna skyldighet ytterligare beroende av fartygets storlek, då frågan gällt att förse fartyget med behörig befälhavare eller styrman, samt av maskinens styrka, då det gällt att förse fartyget med behörig maskinpersonal. Härvid hade kommittén utgått från den åsikten, att det erfordrades högre kompetens för att föra befäl å ett större fartyg än å ett mindre samt för att sköta en kraftigare maskin än en mindre kraftig.

Det är på grundval av bland annat dessa grundsatser bestämmelserna i nu gällande befälsförordning tillkommit.

Enligt denna förordning fordras för behörighet att i *inre fart* — till vilken fart i stort sett hänföres fart inom territorialområdet — vara befälhavare å passagerarfartyg (§ 4 mom. 1 b) och c) jmf d med § 9, enligt denna paragrafs lydelse genom Kungl. kungörelsen den 26 oktober 1923) att hava erhållit skepparbrev av 1:a klass eller styrmansbrev, det förra behörighetsbeviset för befälhavare å passagerarfartyg, som, »enligt vad beträffande sådana fartygs hänförande till särskilda klasser är eller varder stadgat, tillhör lägsta klassen och vars dräktighet icke uppgår till 50 ton» och det senare för befälhavare å övriga passagerarfartyg i denna fart.

Då numera sådan klassindelning av fartyg, varå bestämmelsen närmast syftar, icke längre förekommer, har bestämmelsen tillämpats på så sätt, att skepparbrev av 1:a klass fordras för rätt att vara befälhavare i inre fart å passagerarfartyg, vars bruttodräktighet icke uppgår till 50 ton och som skulle vara

att hänföra till »lägsta klassen», om den nu upphävda klassindelningen fortfarande varit gällande.

Vad angår behörigheten hos maskinbefälet å passagerarfartyg i inre fart, stadgas i § 4 mom. 3 a), b) och c) jmf'd med § 9, att en maskinskötare, maskinist av 3:e klass eller maskinist av 2:a klass skall finnas anställd.

Enligt förordningens bestämmelser skall maskinist av 2:a klass alltid finnas anställd, då maskinstyrkan uppgår till 75 indikerade eller 50 effektiva hästkrafter eller däröver. Endast å fartyg med lägre maskinstyrka är maskinist av 3:e klass eller, i vissa fall, maskinskötare tillfyllest.

I ett av inom Kommerskollegium tillkallade sakkunniga år 1918 framlagt förslag till ny befälsförordning bibehölls kravet på att befälhavaren å maskindrivet passagerarfartyg om 50 tons bruttodräktighet eller däröver skulle innehava styrmansbrev.

Samma sakkunniga förutsatte bibehållande av fordran på maskinist av 2:a klass å maskindrivna passagerarfartyg, så snart maskinstyrkan uppgick till 75 indikerade eller 50 effektiva hästkrafter eller däröver.

De s. k. skeppstjänstkommitterade, som år 1920 avgåvo förslag till Kungl. förordning angående fartygs bemanning m. m., hava i sitt förslag frångått den fartindelning, som förekommer i gällande befälsförordning och som jämväl av 1918 års sakkunniga föreslagits skola bibehållas.

De av skeppstjänstkommitterade föreslagna fartbegreppen voro: fart å trängre farvatten, begränsad fart, kustfart och östersjöfart samt därefter vissa andra vidsträcktare farter.

Begränsad fart enligt detta förslag är avsevärt inskränktare än inre fart enligt gällande befälsförordning och fart å trängre farvatten i sin tur ännu inskränktare.

Beträffande maskindrivet passagerarfartyg i *begränsad fart* eller i *fart å trängre farvatten* fasthölls i detta förslag kravet på, att befälhavaren skulle innehava styrmansbrev, så snart bruttodräktigheten uppginge till 50 ton eller däröver.

Förslaget ifråga uppställde icke heller lägre kompetens än maskinistbrev av 2:a klass för maskinbefäl å maskindrivet passagerarfartyg med en maskinstyrka av 75 hästkrafter eller däröver vid fart i trängre farvatten eller i begränsad fart.

I underdånigt utlåtande den 14 april 1921 över skeppstjänstkommitterades ifrågavarande betänkande föreslog Kommerskollegium, att styrmansbrev skulle fordras hos befälhavaren å passagerarfartyg i inre fart, vilket fartbegrepp föreslogs böra omfatta samma fartområde som i gällande befälsförordning, först då bruttodräktigheten uppgick till 75 ton eller däröver. I fråga om maskinbefäl i inre fart skulle enligt Kollegii förslag maskinist av 3:e klass utgöra tillräckligt maskinbefäl å fartyg, vars maskinstyrka icke uppgick till 125 hästkrafter, och först då fartyget hade denna eller högre maskinstyrka, skulle maskinist av 2:a klass erfordras.

De utgångspunkter, vilka, enligt vad ovan framgår, ligga till grund för bestämmelserna i nu gällande befälsförordning, eller sålunda i huvudsak fartygs storlek, maskinstyrka och fart (trade), synas Kollegium vara riktiga och alltjämt böra komma i tillämpning, i all synnerhet beträffande fartyg, som befodra passagerare.

Nyssnämnda förslag av skeppstjänstkommitterade föranledde icke någon Kungl. Maj: ts åtgärd. Härmed förföll ock för det dåvarande det i samband med Kollegii utlåtande häröver framförda förslaget om höjande av tontalsgränsen och gränsen för maskinstyrkan för de fartyg, beträffande vilka skep-

parbrev av 1:a klass respektive maskinistbrev av 3:e klass skulle utgöra tillräcklig behörighet hos befälet. Då Kollegium emellertid alltjämt finner fordran på att, så snart ett passagerarfartygs bruttodräktighet uppgår till 50 ton eller överstiger detta tontal, befälhavaren skall inneha styrmansbrev, eller fordran på att maskinisten skall inneha maskinistbrev av 2:a klass redan, då maskinstyrkan uppgår till 75 indikerade hästkrafter eller däröver, kunna lindras, har Kollegium för avsikt att, vid framläggande efter fullbordande av nu pågående revision av befälsförordningen av förslag till ny eller ändrad sådan förordning, upprepa sitt tidigare avgivna, här ovan omnämnda förslag till lindringar på förevarande punkter.

Någon exakt uppgift på antalet passagerarfartyg i befälsförordningens bemärkelse föreligger icke. Emellertid torde i själva verket ett betydande antal passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 50 ton finnas. I regel torde maskinstyrkan å dessa fartyg understiga 75 indikerade hästkrafter. Skulle den tontalsgräns respektive maskinstyrkegräns, varom här är fråga, på sätt Kollegium ifrågasätter, höjas till 75 ton respektive 125 indikerade hästkrafter, torde antalet fartyg, där skepparbrev av 1:a klass respektive maskinistbrev av 3:e klass är tillräckligt för befälsbehörighet, ökas rätt väsentligt.

Uppmärksammas bör i detta sammanhang, att om än beträffande speciellt Göteborg förhållandena ställa sig så tillvida egenartade, att av därvarande i färjetrafiken använda 9 fartyg endast 4 hava mindre bruttodräktighet än 50 ton men övriga en bruttodräktighet av över 75 ton, därav 1 fartyg om 325 ton och 1 fartyg om 111 ton, förhållandena i Stockholm ställa sig väsentligt annorlunda, i det att därvarande 35 passagerarfärjor eller passagerarslupar icke mindre än 30 hava en bruttodräktighet under 75 ton, därav 18 under 50 ton. Av fartygen i Göteborg hava endast 3 en maskinstyrka överstigande 75 indikerade hästkrafter, därav 2 överstigande 125 indikerade hästkrafter. Av motsvarande fartyg i Stockholm hava endast 3 av samtliga 35 fartyg en maskinstyrka överstigande 75 indikerade hästkrafter.

För andra hamnar än Stockholm och Göteborg torde förevarande fråga sakna större praktisk betydelse.

Det har, såvitt Kollegium har sig bekant, icke varit förenat med några svårigheter att förse fartyg av det större tontalet med behörigt befäl. Kollegium anser sig emellertid böra framhålla, att beträffande behörighet för befäl i vissa trängre farvatten, det icke får anses uteslutet, att *enskilda fall* kunna förekomma, då *långvarig, väl vitsordad tjänstgöring och föreliggande förhållanden i övrigt* kunna betinga undantag för viss person, som kan anses hava styrkt sin faktiska kompetens för viss befälsbefattning, från gällande formella kompetensföreskrifter. I dylika fall, då särskilda omständigheter sådant påkalla, äger Kollegium meddela dispens från gällande bestämmelser.

Då i förevarande motion förhållandena i Göteborgs hamn särskilt omnämnas, anser sig Kollegium böra i sist angivet hänseende fästa uppmärksamheten på att Kollegium under åren 1927 och 1929 medgivit icke mindre än 7 befälhavare, som endast avlagt skepparexamen av 1:a klass och vilka sedan 1920 eller tidigare varit anställda å Göteborgs hamn tillhöriga, i färjetrafik inom hamnområdet gående fartyg, tillstånd att vara befälhavare å dylika fartyg i nämnda fart i de fall, då bruttodräktigheten icke överstege 100 ton. Såsom ytterligare exempel på tillämpningen av denna dispensmöjlighet i särskilda fall torde förtjäna omnämnas, att genom Kollegii beslut den 21 januari och den 22 maj 1926 viss person med allenast skepparbrev av 1:a klass medgivits

vara befälhavare å visst passagerarfartyg om 85.29 tons respektive, efter ombyggnad, 96.86 tons bruttodräktighet i fart inom Västerås hamnområde.

Att däremot *såsom regel* höja nu ifrågavarande tontals- respektive maskinstyrkegräns utöver vad Kollegii förut omnämnda förslag avser, anser Kollegium, även om dylik höjning skulle begränsas till allenast hamnar och angränsande områden därtill, ur sjöfartssäkerhetssynpunkt icke tillrådligt, i all synnerhet icke då tillämpningen därav komme att avse även mera livligt trafikerade hamnar, såsom Stockholm och Göteborg, och ej heller ur rekryterings-synpunkt erforderligt. Hänsynen till den av motionären omnämnda synpunkten om trygghet för de anställda skulle beträffande gestaltningen av bestämmelserna i allmänhet i befälsförordningen leda till konsekvenser, vilka i vad angår sjöfartssäkerheten icke kunna godtagas.

Under åberopande av vad sålunda anförts, hemställer Kollegium, att den förevarande motionen icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

I detta ärendes handläggning har deltagit, jämte undertecknade, kommerserådet Landberg.

K. A. FRYXELL.

A. Garell.

C. G. Linse.

Till Kungl. Kommerskollegium.

Genom skrivelse av den 20 febr. har Kungl. Kollegium berett Sveriges Fartygsbefälsförening tillfälle att avgiva yttrande över en i Riksdagens Andra Kammare väckt motion rörande vissa ändringar av gällande bestämmelser att vara befälhavare å fartyg i inre fart. Föreningen får med anledning härav anföra följande:

Det synes föreningen som om motionärerna helt och hållet bortsett från att den fråga det här rör sig om är säkerheten för liv och egendom. Detta har däremot varit avgörande för fastställande av gränserna för fartygens storlek, när det föreskrivits större kvalifikationer samtidigt som ansvaret på grund av ökat passagerareantal blivit större. Denna princip har för övrigt gjort sig gällande för hela befälsförordningen. Motionärerna framhålla, att färjorna i Göteborgs hamn, vilka framförts som exempel (och vilka det i verkligheten gäller) vid nuvarande bestämmelsers antagande alla voro under 38 ton, men däremot nu så ökats i storlek att det förekommer färjor på 325. Detta om något talar väl för att ansvaret hos befälhavaren stigit i mycket stor grad, då passagerareantalet torde vara det mångdubbla. Det anföres att färjorna trafikerade en trade tvärs över älven samt att distansen är 400—600 met. Vad man däremot ej nämnt är att den trafik som förekommer i älvens längdriktning, är mycket stor samt att färjorna, enligt den förordning som är gällande i Göteborgs hamn, måste hålla undan för alla dessa fartyg. Här föreligger således, enligt föreningens mening icke något som talar för en förändring av gällande bestämmelser i den av motionärerna avsedda riktningen, snarare tvärtom.

Vi vilja ej underlåta framhålla, att frågan om kvalifikationerna för färjbefälet i Göteborgs hamn ingalunda är ny för oss. Flertalet av de befälhavare saken gäller ha tidigare hänvänt sig till föreningen med anhållan om dess hjälp för erhållande av dispens, vilket föreningen måst avslå trots det att dessa befälhavare voro medlemmar av föreningen.

Likaledes vilja vi framhålla, att det aldrig visat sig råda brist på lämpligt befäl för dessa platser, vilka tidigare alltid besattes med äldre befälhavare. Vi ha också i denna sak underhandlat med hamndirektören i Göteborg.

Motionärerna framhålla, att det ur såväl de anställdas trygghetssynpunkt som ur allmänna synpunkter är nödvändigt att ändra ordalydelsen i förordningen så, att full trygghet för de anställda erhålles. Det synes oss vara ett något egendomligt förfarande, om man genom lag skulle tillförsäkra personer en anställning, som de vid platsens antagande på de mindre färjorna hade klart för sig att icke kunna komma i åtnjutande av om ej dispens beviljades.

På grund av det anförda vilja vi på det bestämdaste avstyrka motionen såsom stridande emot de principer, som hittills varit och för framtiden böra vara rådande, när det gäller behörigheten att föra befäl, nämligen säkerheten främst.
Stockholm den 11 mars 1930.

Sveriges Fartygsbefälsförening.

N. Larsson.

Till Kungl. Kommerskollegium, Navigationsinspektören, Stockholm.

I skrivelse av den 20 sistl. februari (D. N: r 211) har Kommerskollegium berett Svenska Maskinförbundet tillfälle att avgiva yttrande över en i riksdagen väckt motion angående vissa ändringar i gällande befälsförordning, och får förbundet med anledning därav vördsamt anföra följande.

I motionen framhålles, att 1912 års befälsförordning är föråldrad, särskilt i fråga om bestämmelserna angående utövande av befäl å fartyg i inre fart, enär fartygens storlek och maskinstyrka avsevärt ökats efter förordningens tillkomst. Denna utveckling rör emellertid endast de lokala förhållandena i Göteborg, där inkorporering av ett område på Hisingen medfört en kraftig ökning av trafiken över Göta älv, så att de gamla färjorna blivit för små och måst utbytas mot större. Det är dock endast en tidsfråga när dessa färjor komma att utbytas mot andra kommunikationsmedel och ersatta av tunnlar eller broar. Vi känna icke något fall, med undantag för Göteborg, där det tillkommit något nytt passagerarfartyg i inre fart med större maskinstyrka än 75 indikerade hästkrafter. Så har exempelvis Stockholms Ångslupsaktiebolag, som ombesörjer praktiskt taget all passageraretrafik inom Stockholms hamnområde, icke något fartyg med nämnda maskinstyrka, som är byggt efter 1912. Passagerartrafiken med fartyg i inre fart har, på grund av busstrafiken, avsevärt avtagit de senare åren, så att det är förklarligt att man ej bygger fartyg med större maskinstyrka för denna trafik. Det är påtagligt att motionärerna stirrat sig blinda på sina egna lokala förhållanden och ej insett att det ej utvecklats på samma sätt på andra håll.

Motionärernas påstående att det 1912 ej fanns fartyg i dylik trafik med större maskinstyrka än 75 indikerade hästkrafter är även felaktigt och beror säkerligen på att det då ej fanns något sådant fartyg i Göteborg, men Stockholms Ångslupsaktiebolag hade 1912 flera färjor med större maskinkraft i sådan trafik och tre av dem användas fortfarande.

Det äger sin riktighet att fordringarna på befälets kvalifikationer bliva lägre, därest passagerareavgifterna slopas, men detta beror på att det är antalet betalande passagerare som är avgörande för huruvida ett fartyg skall anses som passagerarfartyg. I praktiken har denna fråga ingen betydelse, enär ingen i större utsträckning befordrar passagerare gratis.

Då de som förut varit anställda som befäl å dessa fartyg fortfarande få tjänstgöra på grund av erhållna dispenser, så finns det ingen anledning att för deras skull ändra förordningen, särskilt som dispensererna ej blivit begränsade till viss tid. Det kan således ej från deras trygghetssynpunkt finnas några skäl för ändring av gällande förordning.

Det har icke angivits något skäl för att förordningens bestämmelser om befäl å dessa fartyg skulle medföra anställandet av överkvalificerad arbetskraft. Det är självklart att fordringarna på befälets kvalifikationer måste stiga med ökad fartygsstorlek och maskinstyrka. Ty ett större fartyg medför i regel flera passagerare och dessutom ökas riskerna med fartygens storlek. Det är därför från sjösäkerhetssynpunkt fullt riktigt, att befälets kvalifikationer — förutom att hänsyn toges till den fart fartyget sysselsättes i — anpassas efter fartygens storlek och maskinstyrka.

Det enda bärande skäl som kunde finnas för den föreslagna ändringen av förordningen är att det visat sig svårt att få dessa fartyg bemannade med be-

hörigt befäl. Detta har icke ens påståtts och med den kännedom vi äga om sjöfolks strävan efter att få anställningar i lokaltrafik, särskilt i allmän tjänst, så kan det icke finnas några svårigheter i detta avseende. För maskinbefålet, vars förhållanden vi noga känna, är det bland dem som kommit till mogen ålder en allmän önskan att erhålla en sådan befattning, men det finns endast ett mycket litet antal dylika platser. Det möter heller ingen svårighet att få unga personer till ifrågavarande befattning för de löner som nu utgå till de maskinister, som ha maskinistexamen av 3:e klass eller maskinskötarebevis. Dessa personer avlönas nu, enligt avtal med kommunalarbetsareförbundet, med 3,852 kronor pr år. Om man jämför dessa befattningar med exempelvis 2:e maskinistbefattningarna å passagerarfartygen i kustfart, så finner man att lönen å dessa fartyg intill 900 d. w. tons utgör 240 kronor pr månad och stiger efter åtta års tjänst till 270 kronor. Då tjänstgöringstiden å dessa fartyg utgör c: a 10 månader pr år, så blir årslönen resp. 2,400 och 2,700 kronor. Till dessa avlöningar kommer fri kost under tjänstgöring, som för en familjeförsörjare kan beräknas inbespara 60 kronor pr månad. Om detta belopp lägges till den kontanta lönen blir årsinkomsten resp. 3,000 och 3,300 kronor. Dessa andra maskinister komma således efter åtta års tjänst ej upp till den avlöning, som utgår till färjemaskinisterna i Göteborgs hamn, och då är det självklart att det ej möter någon svårighet att få maskinbefäl till dessa färjor.

Motionen har således endast tillkommit på grund av lokala förhållanden, som sannolikt snart bli ändrade. Dessutom ha dessa förhållanden icke medfört några svårigheter i något avseende, varför det icke finns något skäl för bifall till motionen. En utsträckning av 3:e klass maskinisternas behörighet till att omfatta alla passagerarfartyg, som gå intill 8 nautiska mil från sin huvudstation, skulle medföra en sänkning av fordringarna för maskinbefålet å dessa fartyg och därigenom försämbra sjösäkerheten, vilket icke kan vara något samhällsintresse.

På grund av det anförda få vi på det bestämdaste avstyrka den föreliggande motionen.

Stockholm den 12 mars 1930.

Svenska Maskinbefälsförbundet.

Simon Åström.

Bilaga 2.

Till Riksdagens andra kammars andra tillfälliga utskott.

I anledning av utskottets skrivelse till hamnstyrelsen av den 10 februari 1930 med begäran om utredning och yttrande ifråga om en av herr Ström m. fl. i riksdagen väckt motion angående vissa ändringar i gällande bestämmelser om behörighet att vara befälhavare å fartyg i inre fart får hamnstyrelsen härmed överlämna bilagda, av hamnkaptenen till styrelsen avgivna och av hamndirektören biträdda yttrande; och får hamnstyrelsen tillkännagiva, att styrelsen under åberopande av innehållet i berörda yttrande avstyrker bifall till motionen.

Beträffande skiljaktig mening, som förekommit vid ärendets behandling inom hamnstyrelsen, hänvisas till bilagda protokollsutdrag, och får hamnstyrelsen tillika här bilägga i protokollet omförd reservation.

Göteborg den 26 februari 1930.

På Göteborgs Hamnstyrelsens vägnar:

ERNST FRICK.

Nils Bengtsson.

P. M. med anledning av ordförandens i andra kammarens andra tillfälliga utskott begärda yttrande över riksdagsman Ströms motion beträffande utvidgad behörighet för 1:sta klass skeppare och 3:dje maskinister.

Till Hamndirektören.

För färjetrafiken härstädes finnas fyra fartyg, vars dräktighet understiger 50 ton, tre fartyg med dräktighet mellan 50 och 100 ton samt två fartyg med dräktighet överstigande 100 ton. Antalet vid färjetrafiken anställda befälhavare utgör sju stycken, av vilka sju sakna behörighet att föra fartyg, vars dräktighet överstiger 100 ton. Samtliga dessa sju befälhavare hava endast avlagt skeppareexamen av 1:sta klass, men hava erhållit vederbörligt tillstånd att föra fartyg upp till 100 tons dräktighet. Någon olägenhet för trafikledningen av att dessa befälhavare icke få föra de två fartyg, vilkas dräktighet överstiger 100 ton, har hittills icke varit förhänden. Ej heller för de ifrågavarande personerna torde gällande bestämmelser vara till olägenhet, när de i avlöningshänseende varit och alltjämt äro fullt jämställda med de övriga befälhavarna. Brist på personer med den föreskrivna kompetensen fanns under krisåren, när berörda befälhavare med allenast skeppareexamen anställdes. Sedermera hava däremot inga svårigheter förefunnits att till befälhavareposterna få personer med föreskriven kompetens, och anser jag, att vid nyanställningar av befälhavare i härvarande färjetrafik böra, oavsett far-

tygens storlek, i första hand anställas personer med väl meriterad praktisk erfarenhet såsom styrmän.

För Göteborgs hamns vidkommande äro alltså nu gällande bestämmelser icke till olägenhet.

Med hänsyn till trafiksäkerheten är det givetvis nödvändigt, att garantier förefinnas för att befäl å för passagerarebefordran avsedda fartyg anförtros åt personer, som vunnit tillbörlig kompetens. Att avgöra var gränsen mellan behörighet för en person med styrmans- och en sådan med 1:sta klass skeppareexamen lämpligen bör sättas, låter sig knappast göra utan genom närmare undersökning under beaktande av alla på frågan inverkan faktorer. Givetvis kan det icke vara till skada, att personer, som hava ansvaret för passagerarebefordran, besitta ett större mått av teoretisk underbyggnad och andra högre kvalifikationer.

Nuvarande författnings bestämmelser finner jag för min del lämpliga, särskilt som nödig smidighet är för handen genom det Kungl. Kommerskollegium lämnade bemyndigandet att medgiva behörighet för befälhavare att i visst fall utöva befäl å fartyg av i författningen avsett slag, oaktat vederbörande icke innehar eljest föreskriven kompetens.

Ovan framhållna synpunkter beträffande däcksbefälet torde i stort sett vara tillämpliga även för maskinpersonalen.

På grund härav är min uppfattning efter erfarenhet av härvarande förhållanden den, att sådan förändrad lagstiftning i ämnet, som i motionen avses, icke synes påkallad för Göteborgs hamns vidkommande.

Göteborg den 26 februari 1930.

MARTIN FLODMAN.

Hamnkaptén.

Utdrag av protokoll, hållet hos Göteborgs
Hamnstyrelse den 26 februari 1930.

Närvarande: herrar Frick, ordförande, Rosén, Lembke, Alpen, Karlsson, Dahlin, Andersson samt
suppleanterna Ekman, Olsson och Sternhagen.

Vid protokollet undertecknad, styrelsens sekreterare.

§ 69.

Företog hamnstyrelsen till förnyad handläggning det under § 64 i protokollet för den 12 innevarande februari senast antecknade ärendet angående av riksdagens andra kammars andra tillfälliga utskott hos hamnstyrelsen begärd utredning och yttrande ifråga om en i riksdagen av herr Ström m. fl. väckt motion angående vissa ändringar i gällande bestämmelser om behörighet att vara befälhavare å fartyg i inre fart.

Hamndirektören ingav och återopade ett av hamnkaptänen i ärendet av-givet yttrande, så lydande:

»P. M. etc. Till etc.» *Bil.*

Efter föredragning härav uppkom överläggning, därunder yrkades av herr Lembke, att hamnstyrelsen måtte i skrivelse till ifrågavarande riksdagsutskott meddela, att hamnstyrelsen under åberopande av innehållet i hamnkaptens ovanintagna yttrande avstyrkte bifall till motionen; samt av

herr Rosén, att hamnstyrelsen måtte i skrivelse till utskottet göra uttalande av innehåll, att styrelsen tillstyrkte en revision av i ämnet gällande författning i det syfte, motionen upptog.

Sedan överläggningen förklarats avslutad, framställde ordföranden propositioner på bifall till ett vart av ovanantecknade yrkanden.

Efter det ordföranden tillkännagivit, att han funne propositionen om bifall till herr Lembkes yrkande vara med övervägande ja besvarad, äskades och verkställdes omröstning, därvid herrar Sternhagen, Ekman, Alpen, Lembke och Frick röstade för bifall till herr Lembkes yrkande, under det att herrar Andersson, Dahlin, Karlsson och Rosén röstade för bifall till den sistnämndes yrkande.

Hamnstyrelsen hade sålunda med fem röster mot fyra beslutat bifalla herr Lembkes yrkande, i överensstämmelse varmed skrivelse enligt brevboken skulle avlåtast till riksdagens andra kammars andra tillfälliga utskott.

Det antecknades, att herr Rosén med instämmande av herrar Karlsson, Dahlin och Andersson hemställde att, före skrivelsens expedition, till styrelsen få inkomma med skriftlig reservation i ärendet; och skulle denna reservation, enligt styrelsens beslut, åtfölja skrivelsen i ärendet.

Som ovan.

In fidem:

Nils Bengtsson.

Justerat:

Ernst Frick.

Rätt utdraget; betygar:

Nils Bengtsson.

Reservation.

Emot hamnstyrelsens beslut att avstyrka den av motionärerna ifrågasatta författningsändringen vilja undertecknade anföra sin reservation, i det att vi anse, att styrelsen borde ha tillstyrkt den i motionen föreslagna skrivelsen till k. m:t.

Förordningen av 1912 torde, som motionärerna framhålla, ha avsett att skepparbrev av 1:sta klass och 3:dje maskinistexamen innebure tillräcklig kompetens för befälhavare resp. maskinister vid den färj- och båttrafik, som förekommer inom hamnområdena, och någon annan mening har ej heller av styrelsens majoritet förfäktats. Vidare är det ostridigt, att de i sagda trafik använda fartygen numera i regel äro vida större och deras maskiner kraftigare,

än vad förhållandet var då författningen skrevs. Enligt hamnkaptensens uppgifter äro av 9 i Göteborgs färjtrafik använda fartyg beträffande dräktigheten 4 att hänföra inom ramen för ifrågavarande författningsbestämmelser och 5 utom densamma, alltså äro författningens kompetensvillkor för befäl icke tillämpliga på flertalet fartyg. Än mera framträdande blir denna omständighet därigenom, att av de fyra fartygen under 50 ton utgöras tre av ångslupar, vilka äro tagna ur den ordinarie trafiken och endast göra tjänst som reserv. När dessa gamla småbåtar inom kort bli utrangerade, komma utan allt tvivel större fartyg att anskaffas, i den mån de behöva ersättas med nya.

Hamnkaptensens uppfattning, att den nu gällande författningen i hithörande stycken är lämplig och smidig, kunna vi, i olikhet med styrelsemajoriteten, icke dela. Av de 10 befälhavare vid färjtrafiken i Göteborgs hamn, som enligt hamnkaptensens P. M. äga rätt att föra fartyg av över 100 tons dräktighet, ha fyra sjökaptensexamen och två styrmansexamen medan fyra ha s. k. tillståndsbevis. De sex förstnämnda torde kunna anses vara överkvalificerade ifråga om teoretiska meriter. Enär vidare av de sju återstående befälhavarna med 1:sta klass skepparbrev samtliga nödgats begära dispens för att kunna få behålla sina anställningar — resp. hamnstyrelsen nödgats skaffa dem dispens för att kunna behålla dem — finna vi det vara ådagalagt, att av de 17 befälhavarna endast några få och dessa endast i vissa fall kunna tjänstgöra på grund av de kompetensvillkor författningen uppställer medan av de övriga några äro överkvalificerade och alla de andra måst lita till författningens övergångs- och undantagsbestämmelser. I själva verket har författningen i hithörande delar satts ur funktion beträffande färjtrafiken i Göteborgs hamn.

På grund härav anse vi, att författningen är synnerligen olämplig för den av Göteborgs hamnstyrelse bedrivna färjtrafiken.

Hamnkaptensens i P. M. uttalade mening angående framtida nyanställningar av befälhavare i färjtrafiken torde ock innebära, att hamnstyrelsen skulle så småningom göra sig oberoende av här ifrågavarande författningsbestämmelser, genom att endast anställa befälhavare med styrmansexamen som lägsta examensmerit. I praktiken skulle det sannolikt betyda, att äldre sjökaptener och styrmän, som av en eller annan anledning icke ville eller kunde taga fortsatt anställning till sjöss, skulle anställas vid färjtrafiken. Vi anse att en sådan utveckling icke är av gagn för färjtrafiken. Varken de högre examina eller praktiken i sjögående fartyg garanterar att en sådan rekrytering ger bästa befälhavare på färjorna i hamnen. De bästa befälhavarna i denna trafik torde tvärtom bli de, som börjat som pojkar på färjor och jämförliga fartyg i den inre trafiken och sedermera genom föreskrivna studier och praktik skaffa sig 1:sta klass skepparbrev. Det kan även medföra mindre önskliga ekonomiska konsekvenser för kommunen, att ifrågavarande kår komme att bestå uteslutande eller till större delen av examinerade sjökaptener och styrmän.

Ovan framhållna synpunkter beträffande däcksbefålet äro i stort sett tillämpliga även för maskinpersonalen.

Göteborg den 26 februari 1930.

Gust. Rosén.
C. A. V. Dahlin.

Axel Andersson.
Axel Karlsson.

*Bilaga 3.**Göteborgs Kommunalarbetares samorganisation.*

Göteborg den 24 februari 1930.

Till Svenska Kommunalarbetsförbundets V. U., Stockholm.

I skrivelse av den 12 februari 1930 ha Ni hemställt om vårt yttrande över en i andra kammaren väckt motion av herr Ström m. fl. angående vissa ändringar i gällande bestämmelser om behörighet att vara befälhavare å fartyg i inre fart. Med anledning härav få vi anföra följande:

Som framgår av motionen torde det vid tiden för nu gällande förordningsutfärdande år 1912 knappast kunnat förutses den snabba utvecklingen beträffande storleken av de fartyg, som i motionen åsyftas ävensom beträffande deras maskinstyrka. Numera torde endast i undantagsfall förekomma passagerarfartyg, som understiga i förordningen fastställda gränser — 50 tons dräktighet och med en maskinstyrka, som understiger 75 indikerade eller 50 effektiva hästkrafter. I Göteborg, där trafiken över älven ombesörjes av 6 färjor, är endast en färja under denna gräns. De övriga överstiga densamma. För att befälhavarna och maskinisterna med anledning av detta förhållande skulle äga fortsatt möjlighet att utöva sitt yrke, ha dessa måst söka dispens. Detta har dock först efter upprepade framställningar beviljats dem för 3 av berörda färjor, under det att för förande av de återstående 2 kräves styrmans-examen samt för maskinfolket 2:dra klass maskinistexamen.

Ifrågavarande befälhavare och maskinister, vilka avlagt 1:sta klass skepparexamen resp. 3:dje klass maskinistexamen, anse det vara en orättfärdighet, att den i förordningen fastställda gränsen i fartygens tontal och maskinstyrka hindrar dem från att fritt och obehindrat utöva sitt yrke. Därjämte må det framhållas det oriktiga i, att staten håller skolor för examinerande av sjöfolk, vilka sedan efter avlagd examen ej kunna skaffa sig anställning i sitt yrke på grund av att det ej längre finns sådana fartyg i passageraretrafik, som den avlagda examen berättigar dem att föra. Befälhavarna och maskinisterna vid härvarande färjetrafik ha den uppfattningen, att därest förordningen ej ändras, komma deras platser att bliva reträttplatser för äldre uttjänta kaptener och maskinister, ett förhållande, som de finna bekräftat av den avisande hållning fartygsbefälsföreningen åtminstone tidigare intagit till en ändring av berörda förordning.

Som nämnts ha nämnda befattningshavare beträffande några färjor erhållit dispens från förordningens bestämmelser. Om än detta förhållande i någon mån förbättrat ställningen, så medför dock denna anordning betydande olägenheter för vederbörande personal, isynnerhet då dispens ej lämnas att omfatta samtliga hamnområdet trafikerande färjor. Framhållas må, att den omständigheten, att en färja, som trafikerar visst hamnområde, överstiger ett visst tontal eller att maskinen överstiger ett visst antal hästkrafter, icke kan vara anledning nog till att personalen skall fråntagas rätten att tjänstgöra å

desamma, då arbetets beskaffenhet ej förändras med det ökade tontalet eller ökade maskinstyrkan.

Med anledning av det anförda få vi därför hemställa, att förbundsstyrelsen måtte i skrivelse till utskottet yrka, att motionen måtte av riksdagen bifallas.

Med kamratlig hälsning
Göteborgs Kommunalarbetares Samorganisation

Curt L. Larsson.
