

Nr 379.

Av herr **Ström m. fl.**, *i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 124, angående anslag för budgetåret 1931/1932 till undervisningsanstalterna för sjöfart.*

Enligt det förslag, som 1930 års navigationsskolesakkunniga utarbetat, beräknas de årliga kostnaderna för praktisk utbildning av däcksbefäl till 58,900 kronor, av vilka 25,000 kronor skola tagas ur handels- och sjöfartsfonden och återstoden 33,900 kronor anvisas å riksstaten såsom extra reservationsanslag. Dessa belopp anse de sakkunniga, att staten bör betala för befälselevernars segelfartygsutbildning, som dock icke kan anses vara nödvändig, men till maskinbefälets verkstadsutbildning, som är absolut nödvändig, begära de sakkunniga inget understöd, trots att dessa elever ha mycket stora svårigheter att förskaffa sig denna utbildning.

Ifråga om segelfartygsutbildningen kan det ifrågasättas om denna är erforderlig, då den numera, så vitt känt är, icke är obligatorisk annat än i de stater som gränsa till Östersjön. Det stora flertalet av de sjöfartsidkande länderna bevilja icke något understöd till denna utbildning, och i den mån sådant lämnas av enskilda, synes det mest bero på att man har medel tillgängliga från de gyllene krigsåren. Men även om segelfartygstjänst anses, om icke nödvändig, så dock önskvärd för utbildningen, så torde det icke erfordras understöd för denna i den utsträckning som de sakkunniga föreslagit. Om de fordringar på segelfartygstjänst för att erhålla inträde vid navigationsskolorna, som de sakkunniga nu föreslagit, slopas, torde beloppet kunna reduceras till de 25,000 kronor, som skola tagas ur handels- och sjöfartsfonden.

För maskinbefälets praktiska utbildning bör staten bidraga med motsvarande belopp. Om detta kan tagas ur samma fond, vore det önskvärdt att medlen anvisades ur denna, men om detta icke är möjligt, böra de anvisas på sätt som de sakkunniga föreslagit ifråga om överskjutande belopp. Dessa medel böra ställas till Kungl. Maj:ts förfogande för hjälp till maskinbefälselevernars praktiska verkstadsutbildning. Lämpligen bör detta kunna ordnas så, att Kungl. Maj:t träffar överenskommelse med Sveriges Varvsindustrieförening om, att de olika varven och verkstäderna mottaga ett visst antal elever och garantera dessa en allsidig, grundlig praktisk utbildning. Givetvis måste staten då bidraga med en del av verkstädernas kostnader, enär elevernas arbete knappast kan anses betala hela kostnaden för en sådan utbildning.

Bristen på maskinbefäl är mycket stor och detta framgår klart av den redogörelse som de sakkunniga lämnat. De anse, att svårigheterna för eleverna att förvärva den kvalificerade verkstadstjänsten är en av de väsentligaste orsakerna till maskinbefälsbristen, men föreslå icke några effektiva åtgärder för att underlätta förvärvandet av sådan tjänst. De framhålla, att de icke anse några åtgärder från statsmakternas sida erforderliga, och de anse att under normala produktionsförhållanden det bör kunna beredas tillräckliga arbetstillfällena inom industrin. Svenska Maskinbefälsförbundets styrelse uttalar i sitt utlåtande till detta betänkande följande kritiska anmärkningar angående denna sak, som vi anse vara riktiga:

»Vi få dock erinra om att ifrågavarande industri haft en ovanlig högkonjunktur, så att skeppsbyggeriet under de senaste åren slagit alla tidigare rekord. Det har således icke, enligt de sakkunnigas åsikt, funnits tillräckliga arbetstillfällen under dessa ovanligt gynnsamma förhållanden och då måste det vara mer än optimistiskt att påräkna det under normala produktionsförhållanden. Visserligen föreslå de sakkunniga en sänkning av den kvalificerade verkstadstjänsten (pannverkstad inberäknad) med 20 %, från 15 till 12 månader. Det är svårt att beräkna effekten av en dylik sänkning, enär utbildningstillfällena icke ökas i samma utsträckning som verkstadstiden förkortas, emedan den första verkstadsanställningen alltid är svårast att erhålla.»

Utgå de sakkunniga från att den föreslagna sänkningen av den kvalificerade verkstadstjänsten skulle bereda ökade utbildningsmöjligheter för 20 % större elevantal, så är detta icke tillräckligt. För närvarande utbildas ungefär hälften av det antal maskinister som de sakkunniga anse erforderligt för vardera av de närmaste tio åren. Varvsindustrin har icke längre någon högkonjunktur, utan den har på den senaste tiden avskedat tusentals arbetare, varför det torde vara mycket svårt för dessa elever att få anställning som arbetare på varven. Om de däremot vilja gå för lägre lön eller till och med betala för sin utbildning, så skulle det säkerligen kunna beredas bättre och ökade utbildningsmöjligheter. Det är dock knappast tänkbart, att dessa elever själva skulle kunna göra någon större ekonomisk uppoffring för denna del av sin utbildning. Det är därför nödvändigt att de erhålla understöd, för att denna utbildning skall bli effektiv. Rederinäringen borde i första hand lämna sådant understöd, vilket borde ge god avkastning, enär väl utbildat maskinbefäl skulle betyda minskade reparationskostnader, men det är nog omöjligt att få någon enighet bland redarna för en sådan understödsverksamhet, varför denna utväg torde vara stängd. Denna utbildning är dock icke endast ett ekonomiskt spörsmål, utan måhända i ännu högre grad en sjösäkerhetsåtgärd, varför det bör åligga staten att lämna erforderligt bidrag. Detta särskilt med tanke på den sänkning av tiden för den praktiska utbildningen, som gör det nödvändigt, att den återstående tiden användes för verklig praktisk verkstadstjänst och icke till diverse special- eller hantlangningsarbeten.

Med hänvisning till vad som ovan anförts tillåta vi oss därför hemställa om,

att riksdagen måtte besluta anslå 25,000 kronor, att ställas till Kungl. Maj:ts förfogande, för att användas till att understödja maskinbefälslevernas praktiska verkstadsutbildning, enligt de riktlinjer som ovan anförts.

Stockholm den 10 mars 1931.

C. W. O. Höglund
i Göteborg.

C. P. Olsson.

Albin Ström.

Allan Vougt.
