

Nr 388.

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

I enlighet med gällande bestämmelser angående befäl å svenska handelsfartyg (§ 8 m. fl. förordningen nr 54 den 29 mars 1912) skall å segelfartyg, som framdrives med hjälpmaskin och vars dräktighet uppgår till 30 br. ton eller därutöver, befäl finnas i överensstämmelse med vad som är föreskrivet för segelfartyg. Några närmare bestämmelser angående segelytans storlek hos fartyget eller hjälpmaskinens (motorns) styrka i förhållande till fartygets bruttototal finnas här icke angivna. Av nämnda bestämmelse för befälsbehörighet följer, att däckstjänst å segelfartyg med hjälpmaskin betraktas som segelfartygstjänst för utfäende av de i § 11, 14 och 15 i nämnda förordning omförmälda behörighetsbrev (jämväl § 16, om fartygets bruttodräktighet överstiger 100 ton).

Sedan någon tid tillbaka, närmare bestämt från mars månad 1928, har emellertid kommerskollegium, som äger att utfärda behörighetsbrev, ansett sig böra tillämpa en specialregel för bestämmande av huruvida segelfartyg, som framdrives med hjälpmaskin, skola betraktas som segelfartyg, och däcktjänsten ombord sålunda anses som segelfartygstjänst, eller som maskindrivna fartyg, då tjänsten ombord för erhållande av behörighetsbrev icke kvalificerar på sätt som segelfartygstjänst. Nämnda specialregel, som är hämtad ur förordningen angående fartygs byggnad och utrustning den 20 maj 1927, innehåller, att, om framdrivningsmaskineriets (motorns) styrka överskrider en viss i förhållande till fartygets bruttototal given gräns, fartyget, alldeles oavsett segelareans storlek, skall betraktas som ett maskindrivet fartyg, eljest som ett segelfartyg. I anslutning härtill ha i den officiella skeppslistan segelfartyg med hjälpmaskin, eller som de numera benämnas motorseglare, blivit förda under två rubriker, nämligen antingen som motorseglare, då tjänsten ombord jämställs med segelfartygstjänst, eller som maskindrivna fartyg, då tjänsten icke jämställs med segelfartygstjänst. Gränsen skär tämligen godtyckligt igenom eljest likartade fartygstyper, då en mindre förändring i hästkraftantalet hos motorer, vilket för övrigt kan bero på olika normer vid mätningen, i det fall att total och segelriggning äro lika, tydligen icke vare sig det gäller befälsbehörigheten eller beskaftenheten

av tjänsten ombord, på något sätt kan betecknas som särskiljande. Som exempel på huru gränsen är lagd må anföras, att mot bruttototal av 30, 40, 50, 60 effektiva hästkraftantalet icke må överskrida respektive 27, 33, 38, 43, om fartyget skall räknas som motorseglare.

Tolkningen i fråga har särskilt beträffande tjänsten å moderna stor-sjöfiskefartyg visat sig vara en fullständigt meningslös restriktion i och för tillgodoräknande av sådan tjänst för utfående av behörighetsbrev som skeppare av 1:a eller 2:a klass. En vanlig storlek hos nybyggda sådana fartyg är 45 br. ton, segelriggningen är ungefärligen densamma som å de äldre typerna med svagare maskinkraft, motorns styrka 70 å 80 effektiva hästkrafter; vadan fartygen sålunda, ehuru seglen ha sin speciella uppgift och under vissa förhållanden icke kunna undvaras, räknas som maskindrivna. Det är emellertid påtagligt, att tjänsten å moderna fiskefartyg med sina utsträckta fiskeresor, där yrket bedrivs under snart sagt vilka väderleksförhållanden som helst, som sjötjänst betraktad måste bli mera effektiv än å fartyg med svagare motorer, där man är hänvisad till närliggande fiskeplatser med avbrott i fisket för tidens tillbringande i hamn. Det oegentliga att diskvalificera den förstnämnda tjänsten i jämförelse med tjänsten å motorseglare med svag maskinstyrka har påpekats för vederbörande, senast genom en skrivelse till Kungl. Maj:t från Göteborgs och Bohusläns havsfiskeriförening, där man framhåller som högeligen olägligt för fiskarna, ifall de under ett helt år skulle avbryta fisket i och för förvärvande av författningsenlig segelfartygstjänst i ändamål att utfå behörighetsbrev.

Även för fraktfarten med motorseglare, i vilken fart jämväl fiskefartyg deltaga, verkar den ifrågavarande specialregeln stundom ganska godtycklig. För att bland småfartygen en lönande fraktfart skall kunna drivas, måste fartyget vara försett med motor; de rena segelfartygen äro ohjälpligt distanserade och representera ett trafikmedel, som inom kort tillhör det förgångna. Det må bemärkas, att under år 1930 de rena segelfartygens antal minskades med ej mindre än 17 %; de äldre och sämre av dem kondemneras, de bättre förses med motor. Det förefaller som om de senare kunde hålla sig uppe i konkurrensen på fraktmarknaden. I utbildningshänseende bör ingen konstlad gräns uppdragas mellan fartyg med mer eller mindre stark maskin.

Spörsmålet att få en författningsändring till stånd i syfte att tjänst å motorseglare, även sådana där motorstyrkan är större än den enligt förut omförmälda specialregel tillåtna, eller i varje fall att erhålla en sådan tolkning av nu gällande förordning, synes böra upptagas i samband med behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 124 angående undervisningsanstalter för sjöfart. Nämnda propositions senare del avhandlar fartygsbefälets praktiska utbildning i och för erhållande av vissa behörighetsbrev. Den segelfartygstjänst, som här ifrågasättes, först och

främst beträffande utfående av styrmansbrev och skepparbrev av 1:a klass, men till sina verkningar jämväl sträckande sig till skepparbrev av 2:a klass, då de praktiska kompetensfordringarna som villkor för de tvenne sistnämnda behörighetsbrevens så nära flyta in i varandra, att ensartade grunder för utbildningen här måste tillämpas, kommer antagligen, såvida ej uttalanden göras i motsatt riktning, icke att omfatta tjänst å andra fartyg än sådana, som i den officiella skeppslistan upptagas antingen som segelfartyg eller som motorseglare. (Se uttalandet överst på sidan 28 i »Betänkande med förslag angående omorganisation av undervisningen vid nav.-skolorna»). De här ovan påpekade olägenheterna komma alltså allt fortfarande att kvarstå.

Med anledning av vad sålunda anförts hemställas,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 124 angående anslag för budgetåret 1931/1932 till undervisningsanstalter för sjöfart och med hänsyn till den del av propositionen, som berör fartygsbefälets praktiska utbildning, måtte uttala sig för likvärdigheten i utbildningshänseende av all däckstjänst å segelfartyg med motoroberoende av motorns hästkraftantal.

Stockholm den 11 mars 1931.

Oscar Osberg.

C. Brännberg.

J. W. Mårtensson.

Oscar N. Olsson.

Cornelius Olsson.
