



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1934:46
HANDELSDEPARTEMENTET



STATENS ORGANISATIONSNÄMND

BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

RÖRANDE

LOTSVERKETS PERSONALFRÅGA
OCH DÄRMED SAMMANHÄNGANDE
FÖRHÅLLANDEN

S T O C K H O L M

1 9 3 4

Statens offentliga utredningar 1934

Kronologisk förteckning

- Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 2. Finanspolitikens ekonomiska verkningar. Av G. Myrdal. Norstedt, xij, 279 s. **S.**
- Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 3. Löneutvecklingen och arbetslösheten. Av A. Johansson. Norstedt, vj, 162 s. 1 bil. **S.**
- 1933 års teaterutrednings betänkande. Del 1. De fasta statsunderstödda teatern. Norstedt, 164 s. **E.**
- Betänkande med utredning och förslag rörande organisationen av försöksverksamheten på växt- och trädgårdsodlings område. Kihlström, 198 s. **Jo.**
- Betänkande med förslag angående frågan om lämpliga åtgärder till skydd för sjömän vid besök i landska hamnar. Idun, 208 s. **H.**
- Utredning med förslag om åtgärder för åstadkommande av billiga egnahemsbyggnader. Lindström, 56 s. **Jo.**
- Betänkande i fråga om inrättande av ett institut för medellång och långfristig kreditgivning åt företag inom näringslivet. Marcus, 54 s. **Fl.**
- Betänkande med förslag till sjuarbetstidslag. Norstedt, 130 s. **H.**
- Medicinalstyrelsens förslag till nya författningsbestämmelser angående statsbidrag till avlöning åt distriktssköterskor m. m. Marcus, 66 s. **S.**
- Utlåtanden över utredningen angående tredje mans rätt till neutralitet i arbetskonflikter m. m. Norstedt, 214 s. **S.**
- Utredning angående åtgärder för bekämpande av ungdomsarbetslösheten. Beckman, (2), 176 s. **S.**
- Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 4. Penningpolitik, offentliga arbeten, subventioner och tullar som medel mot arbetslöshet. Av B. Ohlin. Norstedt, viij, 176 s. **S.**
- Stadshypotekssakkunnigas betänkande med förslag till förordning angående konungariket Sveriges stadshypotekskassa samt angående grunderna för stadshypoteksföreningars bildande och verksamhet m. m. Marcus, 102 s. **Fl.**
- Undersökningar angående det sociala hjälpklientelet. Av T. Jacobsson. Norstedt, 228 s. **S.**
- Betänkande med förslag till bestämmelser angående upphandling av lantbruksprodukter m. m. för statens och kommunala inrättnings behov. Marcus, 88 s. **Fl.**
- Betänkande med förslag till lag angående vissa ekonomiska stridsåtgärder m. m. Norstedt, 106 s. **S.**
- Stalliga cement- och betongbestämmelser av år 1934. Norstedt, 56 s. **K.**
- 1928 års pensionsförsäkringskommitté. Betänkande med förslag rörande revision av den allmänna pensionsförsäkringen. Beckman, viij, 362 s. **S.**
- Pensionsförsäkringsreformen. Kortfattad framställning av 1928 års pensionsförsäkringskommittés förslag rörande revision av den allmänna pensionsförsäkringen. Beckman, 26 s. **S.**
- Betänkande med förslag till bestämmelser angående upphandling av inhemskt bränsle för statens stationära anläggningar m. m. Marcus, 54 s. **Fl.**
- 1933 års teaterutrednings betänkande. Del 2. Utredning rörande teaterförhållandena i riket. Norstedt, 139 s. 8 pl. **E.**
- Betänkande angående den slutna kroppssjukvården i riket jämte vissa därmed sammanhängande spörsmål. Norstedt, (2), 753 s. **S.**
- Betänkande med förslag angående bemanning av svenska fartyg jämte statistisk utredning angående svenska handelsflottans bemanning år 1931. Norstedt, 174 s. **H.**
- Förslag till psalmbok för svenska kyrkan. Uppsala, Almqvist & Wiksell, viij, 704 s. **E.**
- Förslag till alternativa koraler. Centraltryckeriet. (4), 31 s. **E.**
- Utredning i fråga om användandet av postsparbankens medel. Marcus, 48 s. **K.**
- Teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsendet. Del 1. Vägar. Hæggeström, 434 s. **K.**
- Teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsendet. Del 3. Avgivna utlåtanden. Hæggeström, 47 s. **K.**
- 1930 års pensionssakkunniga. Betänkande rörande familjepensionering för tjänstemän vid den civila statsförvaltningen och för arbetare i statens tjänst. Norstedt, 167 s. **Fl.**
- Utlåtanden över betänkande med förslag till lag angående vissa ekonomiska stridsåtgärder m. m. (Trettonmannakommissionens betänkande). Norstedt, 227 s. **S.**
- Betänkande angående omorganisation av landsfogdetjänsterna. Norstedt, 111 s. **Jo.**
- Betänkande med förslag till lag om virkesmätning m. m. Marcus, 188 s. **Jo.**
- Järnvägs- och automobiltrafik. Tullberg, (2), ix, 260 s. **K.**
- Varutrafiken med bil samt statistisk och kartografisk översikt av totala varutrafiken till och från Stockholm under maj månad 1932. Av O. Jonasson. Separatbilaga till 1932 års trafikutrednings betänkande den 19 jan. 1934. Tullberg, 52, 44 s. **K.**
- Betänkande med utredning och förslag angående sänkning av läkemedelspriserna, revision av apoteksvarustadgan m. m. Marcus, vj, 612 s. **S.**
- Betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande frihamnsväsendet. Norstedt, 253 s. **Fl.**
- Jordbrukskreditutredningen. Betänkande med förslag till förordning angående statens lånefond för sekundärlån mot in-teckning i jordegendom, m. m. Beckman, 147 s. **Jo.**
- Betänkande angående arbetsfördelning m. m. för tulltaxerings- och kontorsgöromål vid tullverket. Marcus, 227 s. **Fl.**
- Betänkande med förslag till spritdrycksförordning m. m. Norstedt, 710 s. **Fl.**
- Utredning och förslag rörande de extra ordinarie lärarnas vid de allmänna läroverken anställningsförhållanden m. m. Norstedt, vj, 159 s. **E.**
- Utredning och förslag angående en förbättrad ställning för ämnena latin och grekiska vid de allmänna läroverken. Idun, 112 s. **E.**
- 1934 års avlösningsrevision för icke-ordinarie personal. Betänkande med förslag till avlösningsbestämmelser för icke-ordinarie befattningshavare inom allmänna civilförvaltningen. Marcus, 83 s. **Fl.**
- Betänkande med förslag angående avsättningen av smör och andra fettämnen av inhemskt ursprung. Marcus, 190 s. **Jo.**
- Allmänna arbeten för arbetslöshetens bekämpande i Sverige 1929-1934. Norstedt, 38 s. **S.**
- Jordbrukskreditutredningen. Betänkande med förslag till kungörelse angående lån till jordbrukare för genomförande av ackord m. m. Beckman, 93 s. **Jo.**
- Statens organisationsnämnd. Betänkande med förslag rörande lotsverkets personalfråga och därmed sammanhängande förhållanden. Marcus, 217 s. **H.**

Ann. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, i. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1934:46
HANDELSDEPARTEMENTET



STATENS ORGANISATIONSNÄMND

BETÄNKANDE MED FÖRSLAG

RÖRANDE

LOTSVERKETS PERSONALFRÅGA
OCH DÄRMED SAMMANHÄNGANDE
FÖRHÅLLANDEN

STOCKHOLM 1934

ISAAC MARCUS BOKTRYCKERI-AKTIEBOLAG



STATENS ORGANISATIONSFÖRORDNING
FÖR ÅR 1901



STATENS ORGANISATIONSFÖRORDNING

REGERINGENS FÖRSLAG

ÅR 1901

FÖRHÅLLNINGARNA
OCH DÄRMED SAMMANHÄNGENDE
LÖTSYFTEKETS PERSONALFÖRÅG

STOCKHOLM 1901
H. & P. ÅBERG & SÖNERS FÖRLAG

Innehållsförteckning.

	Sid.
<i>Skrivelse till Konungen</i>	5
<i>Inledning</i>	9
<i>Lotsplikten</i>	12
<i>Lotsstyrelsen</i>	29
Lotsstyrelsens revision	29
Viss fördelning i bokföringshänseende av lotsverkets utgifter	32
Anställande hos lotsstyrelsen av en elektrotekniskt utbildad ingenjör	34
<i>Lots- och fyrinrättningen</i>	43
Avlöningsfrågor m. m.	43
Hittills för befattningshavare vid lots- och fyrstaten företagna löne- regleringar.....	43
Lotspersonalens andel i lotspenningarna	45
Avläggande av styrmansexamen vid navigationsskola för rättighet att undergå lotsexamen	66
Enslighetstillägg	68
Särskild ersättning för mistisignalering	72
Båthållning och lotsarnas resor. — Båtlånefond	77
Nuvarande ordning för båthållning och resekostnaders bestridande. Tidigare ändringsförslag i dessa ämnen	77
Inrättandet av en lotsverkets båtlånefond	81
Lotsplatserna och deras personal	83
(Sammanfattning sid. 163 ff.)	
Fyrarna och deras personal	171
(Sammanfattning sid. 180)	
Fyrskeppen	181
<i>Livräddningsanstalterna</i>	190
<i>Distriktsindelningen. — Tjänstefartygen</i>	195

	Sid.
Bilaga 1. Antal fartyg, för vilka lots anlåtats.....	201
Bilaga 2. Antal fartyg, för vilka såväl lotspenningar som hemvägs- ersättning erlagts utan att lots anlåtats.....	204
Bilaga 3. Antal fartyg, för vilka enbart lotspenningar erlagts utan att lots anlåtats	207
Bilaga 4. Influtna lotspenningar	210
Bilaga 5. Största lotslotter	213
Bilaga 6. Lotsarnas fasta löner	216
Bilaga 7. Löneplan för vissa extra befattningshavare	217

TILL KONUNGEN.

Enligt det av Eders Kungl. Maj:t den 15 april 1932 godkända arbetsprogrammet för statens organisationsnämnd har åt nämnden uppdragits bland annat att ägna handläggning åt lotsverkets personalfråga och därmed sammanhängande förhållanden.

Den utredning i omförmälda ärende, som av Eders Kungl. Maj:t sålunda anbefallts, är numera slutförd.

Jämlikt Eders Kungl. Maj:ts beslut den 22 juni 1932 har undertecknad Wallenberg såsom ledamot deltagit i handläggningen hos nämnden av förevarande ärende.

Borgmästaren N. J. Berlin, som av Eders Kungl. Maj:t den 19 oktober 1934 på därom gjord framställning entledigats från honom meddelat uppdrag att vara ledamot av nämnden, har dessförinnan deltagit i ärendets behandling.

Efter förordnande av statsrådet och chefen för finansdepartementet den 30 juni och den 29 december 1933 samt den 29 mars 1934 har filosofie kandidaten C. A. Murray biträtt nämnden med utredningar rörande lotsverkets bokförings- och kassaväsen.

Till följd av särskilda nådiga remisser hava i frågor rörande lotsverket av organisationsnämnden avgivits utlåtanden:

den 8 juni 1932 över en av fyrpersonalens förening gjord framställning om anställande vid vissa fyrar av ytterligare extra biträde under semestertid;

den 23 november 1932 över lotsstyrelsens hemställan om anslag till lotsverket för budgetåret 1933/1934; samt

den 17 december 1932 över en av lotsstyrelsen gjord framställning om vissa ändringar i tilläggsbestämmelserna till lots- och fyrstatens avlösningsreglemente.

Vidare har organisationsnämnden redan före fastställandet av ovan nämnda arbetsprogram eller med underdånig skrivelse den 8 oktober 1931 överlämnat utredning och förslag rörande sjökarteverkets organisation och arbetsuppgifter m. m., däri nämnden på närmare angivna skäl uttalat sig mot ej mindre sammanförande till ett enda ämbetsverk, en sjöfartsstyrelse, av lotsverkets och sjökarteverkets nuvarande huvudsakliga arbetsuppgifter samt de kommerskollegium för närvarande åliggande uppgifterna rörande sjöfartssäkerheten än även sammanslagning av endast lots- och sjökarteverken.

För att tagas i övervägande vid fullgörande av nämndens uppdrag hava till nämnden överlämnats dels jämlikt beslut av Eders Kungl. Maj:t den 19 augusti 1932 handlingarna i ovanberörda ärende angående anställande vid vissa fyrar av ytterligare extra biträde under semestertid, dels ock genom remiss den 2 december 1932 handlingarna i ett på Eders Kungl. Maj:ts prövning beroende ärende angående en av fyrpersonalens förening gjord framställning rörande placering av rikets fyrplatser i enslighetsklasser och av fyrskeppen i stationsgrupper. Organisationsnämnden vill här nämna, att nämnden icke funnit anledning att föreslå någon förändring i fråga om vare sig den nu tillämpade ordningen beträffande förordnande av semesterbiträden vid fyrar eller fyrskeppens stationsgruppning.

Organisationsnämnden har tagit del av handlingarna i dels de av Eders Kungl. Maj:t den 31 december 1929, den 14 februari 1930 och den 24 februari 1933 avgjorda ärendena angående respektive ifrågasatt indragning av Degerhamns lotsplats, ifrågasatt indragning av Gräsgårds livräddningsstation samt indragning av Strupö lotsplats m. m., dels det på Eders Kungl. Maj:ts prövning beroende ärendet angående av lotsstyrelsen gjord framställning om indragning av Dyngö lotsplats, dels ock det likaledes på Eders Kungl. Maj:ts prövning beroende, hos kommerskollegium på remiss varande ärendet angående av lotsstyrelsen verkställd utredning rörande livräddningsväsendets framtida organisation och verksamhetsformer.

Angående vissa personal- eller därmed sammanhängande frågor hava till nämnden inkommit en skrivelse den 2 februari 1933 från t. f. lotskaptenen i mellersta lotsdistriktet Herman Jacobson samt en skrivelse den 1 mars 1933 från lotsförbundet.

Undertecknad Wallenberg har i studiesyfte företagit resor längs landets kuster samt därvid sammanträffat med samtliga lotskapten i deras distrikt och besökt ett stort antal lotsplatser ävensom vissa fyrplatser och fyrskepp.

Organisationsnämnden har haft åtskilliga gemensamma överläggningar med lotsstyrelsens chef och ledamöter, därvid så gott som samtliga delar av ämnet genomgått. Därutöver har under arbetets gång flitigt samråd ägt rum med vederbörande ledamöter av styrelsen.

Organisationsnämnden får härmed i underdånighet överlämna betänkande med förslag rörande lotsverkets personalfråga och därmed sammanhängande förhållanden.

Ärendet rörande handlingar närslutas.

Underdånigst

SIGURD RIBBING.

M. CARLSON.

O. WALLENBERG

Ake Natt och Dag.

Stockholm den 23 november 1934.

The first part of the report deals with the general situation in the country and the results of the survey. It is followed by a detailed analysis of the various aspects of the problem. The report concludes with a series of recommendations for the government and the public.

The following table shows the results of the survey:

Category	Percentage
Category 1	25%
Category 2	35%
Category 3	15%
Category 4	20%
Category 5	5%

The second part of the report deals with the specific aspects of the problem. It is followed by a detailed analysis of the various aspects of the problem. The report concludes with a series of recommendations for the government and the public.

The following table shows the results of the survey:

Category	Percentage
Category 1	25%
Category 2	35%
Category 3	15%
Category 4	20%
Category 5	5%

Inledning.

Lotsverkets organisation. Lotsverket utgöres av lotsstyrelsen, lots- och fyrinrättningen samt lotsverkets livräddningsanstalter. Tillika har lotsverket viss befattning med kustsignalväsendet. Lotsstyrelsen är centralmyndighet för verket.

Förhållandet mellan sjöfarten och lotsverket regleras huvudsakligen genom förordningen den 15 februari 1881 angående lotsverket (Lf) med i nämnda förordning senare vidtagna ändringar.

Rikets kuster och farvatten indelas, med avseende å där belägna lots- och fyrplatser samt livräddningsanstalter för skeppsbrutna, i sex lotsdistrikt, av vilka vart och ett förestås av en omedelbart under lotsstyrelsen lydande lotskapten. De olika distrikten äro följande med för varje distrikt nedan angiven utsträckning (platsen för vederbörande lotskaptensexpedition angives inom parentes):

Övre norra lotsdistriktet: kusten från gränsen mot Finland till gränsen mellan Ullångers, Vibyggerå och Nätra socknar, å ena, samt Nordingrå socken, å andra sidan, i Västernorrlands län (Umeå);

Nedre norra lotsdistriktet: kusten från sistnämnda gräns till gränsen mellan Singö och Vaddö socknar i Stockholms län och förlängningen av denna gräns västerut till fasta landet (Gävle);

Mellersta lotsdistriktet: Stockholms skärgård med tillhörande kust från sistnämnda distriktsgräns till gränsen mellan Bälinge och Tystberga socknar i Södermanlands län, Mälaren och Hjälaren samt därmed sammanhängande vattenvägar ävensom Gotland och kringliggande öar (Stockholm);

Östra lotsdistriktet: kusten från sistnämnda sockengräns till gränsen mellan Kristianopels och Torhamns socknar i Blekinge län, Vättern, Göta kanals östgötalinje och därmed sammanhängande vattenvägar samt Öland (Kalmar);

Södra lotsdistriktet: kusten från sistnämnda sockengräns till gränsen mellan Kristianstads och Hallands län (Malmö); samt

Västra lotsdistriktet: kusten från sistnämnda länsgräns till gränsen mot Norge, Vänern, Göta kanals västgötalinje och övriga med Vänern sammanhängande vattenvägar (Göteborg).

Från lotsstyrelsens överinseende äro undantagna säkerhetsanstalterna

— lotsningen däri inbegripen — å Vänerne samt å Trollhätte kanal. Dessamma stå under omvårdnad av respektive Vänerne seglationsstyrelse och vattenfallsstyrelsen.

Lotsverkets ekonomi. Före den 1 januari 1915 fastställdes lotsverkets stater utan medverkan från riksdagens sida. Under riksstatsens femte huvudtitel (sjöförsvarsdepartementet) uppfördes sålunda för lots- och fyrinrättningen ett reservationsanslag till enahanda belopp som det, vartill fyr- och båkmedlen för samma år i riksstaten beräknades. Därefter fastställde Kungl. Maj:t stater för lotsverket, vilka stater inneburo fördelning av nämnda reservationsanslag. Uppkommande överskott å inkomsttiteln fyr- och båkmedel ägde Kungl. Maj:t använda till sådana lotsverkets behov, som icke kunde tillgodoses vid fastställandet av staterna.

Lotpennningarna från vederbörande fartyg inflöto icke i lotsverkets medelsredovisning utan tillfölo med hela sitt belopp lotspersonalen, som icke åtnjöt någon fast lön å stat.

Lotsverkets behov tillgodosågos alltså före år 1915 med verkets egna inkomster, fränsett vissa oväsentliga undantag under den närmast föregående tiden.

Från och med år 1915 inträdde förändring i dessa förhållanden. Sedan dess uppbär lotspersonalen fast lön å stat och fördelas lotspennningarna mellan statsverket och personalen. Lotsverket arbetar icke längre såsom en självförsörjande gren av statsförvaltningen. Staterna fastställas av riksdagen, som alltså prövar verkets behov utan hänsyn till beräknade fyr- och båkmedel samt lotspennningar. I enlighet med denna prövning beviljas på vanligt sätt vederbörliga anslag. Det föregående sambandet mellan inkomster och utgifter är alltså upplöst.

Nyssberörda anslag utgöras av förslagsanslaget till lots- och fyrinrättningen samt reservationsanslaget till säkerhetsanstalter för sjöfarten. Å det förra anslaget avföras lotsverkets personalkostnader och övriga driftsutgifter, å det senare utgifter för nyanläggningar, nyan-skaffningar samt större förändrings- och reparationsarbeten. Jämväl berörda utgifter för nyanläggningar m. m. täcktes förut av fyr- och båkmedlen. Vid den förestående förändringen av uppställningen av riksstatsens utgiftssida avses i enlighet med för denna omläggning tillämpade principer att uppdelat utgifterna från anslaget till lots- och fyrinrättningen å andra anslag.

De närmaste åren efter 1914 överstego summorna av fyr- och båkmedlen samt statsverkets andel i lotspennningarna de sammanlagda beloppen av lotsverkets driftsutgifter och utgifterna för säkerhetsanstalterna. Därefter hava emellertid driftsutgifterna och utgifterna för säkerhetsanstalterna uppgått till högre belopp än statsverkets inkomst av lotspennningar och fyr- och båkmedel samt alltså delvis kommit att belasta skattebudgeten. Sålunda har totalbeloppet av utgifterna för ifrågava-

rande ändamål under budgetåren 1923/1924—1932/1933 utgjort i genomsnitt omkring 7 200 000 kronor om året, därav med skattemedel måst täckas cirka 1 900 000 kronor, likaledes i medeltal för år räknat. Av berörda årsbelopp om 7 200 000 kronor hänföra sig omkring 6 800 000 kronor till driftsutgifterna.

Ovan har hänsyn ej tagits till de under senare åren under utgifter för kapitalökning beviljade beloppen till nyanskaffning av viss materiel för lotsverkets räkning. Dessa medel hava anslagits delvis med hänsyn till arbetslöshetens bekämpande.

Organisationsnämndens utredning. Nämnden har haft till uppgift att verkställa undersökning av lotsverkets personalfråga och därmed sammanhängande förhållanden. Den i enlighet härmed av nämnden företagna översynen i förevarande hänseenden har omfattat såväl lotsstyrelsen som lots- och fyrinrättningen och livräddningsanstalterna. I den mån undersökningen ansetts böra föranleda förslag eller eljest uttalanden från nämndens sida, hava vederbörande spörsmål upptagits till närmare behandling i betänkandets efterföljande delar.

Vad lotsstyrelsen angår vill emellertid organisationsnämnden erinra om, att, sedan generaldirektören A. E. M. Ericsson i sin egenskap av ekonomisakkunnig granskat personal- och övriga förhållanden vid lotsstyrelsen samt i ett den 27 januari 1930 dagtecknat betänkande framlagt resultatet av den sålunda verkställda utredningen, frågan om lotsstyrelsens organisation var föremål för prövning och beslut vid 1930 års riksdag. I fråga om styrelsens sålunda för tämligen kort tid sedan utformade organisation har nämnden funnit anledning till förändringar endast i vissa speciella delar.

Beträffande befattningshavarnas avlöningsförhållanden har organisationsnämnden till behandling upptagit spörsmålet om lotspersonalens andel i lotspenningarna. Enligt nämndens mening har denna fråga efter tillkomsten av nuvarande bestämmelser i ämnet kommit i ett väsentligt förändrat läge på grund av utvecklingen i olika hänseenden. Dessutom har nämnden närmare ingått på frågorna om vissa avlöningsförmåner, som utgå med hänsyn till de vid lots- och fyrinrättningen rådande särförhållandena. I övrigt har nämnden behandlat frågor rörande reglering av löner vid vederbörande befattningar endast beträffande de få av nämnden föreslagna nya tjänsterna. Åtskilliga förändringar av den i fråga om lots- och fyrplatser i avlöningshänseende gällande klassindelningen föreslås dock.

Då regleringen av skyldigheten att anlita lots inverkar på behovet av lotsplatser och lotspersonal, har nämnden berört denna fråga och därvid funnit sig böra föreslå viss jämkning i den för närvarande gällande lotsplikten.

Huvudparten av nämndens förslag medför för statsverket besparingar, i flera fall till betydande belopp.

Lotsplikten.

Nämnden upptager först till behandling frågan om jämkning i den nuvarande lotsplikten.

Lotsplikt och lotsavgiftsplikt. Gällande bestämmelser. Med lotsplikt eller lotstväng förstås lagstadgad skyldighet att anlita kronolots, oavsett huruvida i det särskilda fallet lots erfordras för fartygets säkra framförande. Från lotsplikt är att skilja vad som lämpligen kan kallas lotsavgiftsplikt. Däri innefattas skyldighet för ett fartyg att i samband med resa i viss farled erlagga den för lotsning därstädes bestämda ersättningen, lotsavgift, vare sig fartyget anlitar lots eller icke.

I fråga om skyldighet för fartyg att anlita lots och erlagga lotsavgifter äro förhållandena ordnade på olika sätt i olika länder.

De i vårt land för närvarande gällande bestämmelserna innebära tillämpning av ett system med lotsplikt i princip vid resor med fartyg mellan Sverige och utlandet. I denna skyldighet förefinnas emellertid vittgående inskränkningar, och för vissa fall är densamma ersatt av blott lotsavgiftsplikt. Föreskrifterna i ämnet återfinnas i § 1 av *förordningen den 15 februari 1881 angående lotsverket*, vilket författningsrum är av följande lydelse:

1. För fartyg i främmande stats tjänst, vilket icke är örlogsfartyg, skall kronolots anlitas i alla de i gällande lotsledsförteckning upptagna lotsleder och övriga inomskärs belägna, av lotsen kända farleder, som passeras.

Angående lotsning av främmande örlogsfartyg stadgas särskilt.

När fartyg, som icke är i främmande stats tjänst, ankommer från eller avgår till utländsk ort, skall kronolots anlitas för fartygets vägledning i alla de i gällande lotsledsförteckning upptagna lotsleder och övriga inomskärs belägna, av lotsen kända farleder, som passeras, i förra fallet från öppen sjö eller riksgränsen till första lossnings- eller lastningsort ävensom till plats, som anlöpes för uppläggning eller för inhämtande av order, oavsett om fartyget varit destinerat till eller inklarerats vid annan svensk ort, och i senare fallet från sista lastningsorten eller, om fartyget är barlastat, från sista avgångsorten till öppen sjö eller riksgränsen.

Såsom öppen sjö anses Skagerack, Kattegat, Öresund, Östersjön med Kalmar-sund söder om Grimskär och norr om Skäggenäs, Ålands hav samt Bottniska viken. Såsom fartyg anses ock lastpråm. (*K. k. den 31 december 1912.*)

2. Från skyldighet att anlita kronolots befrias:

dels kronans fartyg;

dels ock nedannämnda fartyg, såväl svenska som sådana utländska, vilka traktatsenligt skola i avseende på skyldighet att anlita kronolots vara med svenska fartyg likställda, nämligen:

a) fartyg, vars avgiftspliktiga dräktighet icke överstiger 40 ton, så framt det icke bogserar lotspliktigt fartyg;

b) ångfartyg, som gör regelbundna resor endast mellan svenska och danska orter vid Öresund, ävensom isbrytarefartyg, då det för isbrytning användes;

c) fartyg på resa mellan svensk ort och utländsk plats, belägen vid Östersjön, Öresund, Bälterna, Kattegat eller Skagerack intill linjen Lindesnäs—Hanstholm, dels när det passerar i lotsledsförteckningen upptagen lotsled eller annan inomskärs belägen farled, vilken tillhör annat lotsdistrikt än det, varinom den svenska orten är belägen, dels vid passerandet av lotsled eller annan farled i Öregrundsskärgård, i händelse den svenska orten är belägen norr om breddgraden för Örskärs fyr;

d) fartyg, som för proviantering, kolning, dödsfall ombord eller ogynnsam väderlek går in till och därefter direkt till sjöss ut ifrån svensk hamn eller redd utan att i något fall landsätta andra passagerare än sjuka eller avlidna eller ombordtaga passagerare eller verkställa lossning eller intaga annat gods än proviant, kol eller skeppsförnödenheter för fartygets eget behov;

e) fartyg, som gör resor endast mellan svensk ort och utländsk innanför linjen Lindesnäs—Hanstholm belägen plats, när det passerar i lotsledsförteckningen upptagen lotsled eller annan farled, för lotsning varigenom fartyget under det löpande kalenderåret erlagt fulla lotsavgifter tio gånger, om det är ångfartyg eller lastpråm, och sex gånger, om det är segelfartyg, med iakttagande att, om lotsledens ändpunkter sammanfalla med ändpunkterna av lotsled i motsatt riktning eller lotsleden till hela sin längd utgör en del av annan i motsatt riktning gående lotsled, lotsavgifterna skola hava erlagts angivet antal gånger antingen i endast en riktning eller ock sammanlagt i båda riktningarna;

f) fartyg, som vid resa för att idka fiske eller annan fångst på havet utgår eller utgått från svensk hamn och vars avgiftspliktiga dräktighet icke uppgår till 130 ton; dock att befrielse icke åtnjutes av fartyg, som under resan anlöper utländsk hamn, så framt ej detta sker allenast för fartygets utrustning eller för att bereda eller avsätta den under resan gjorda fångsten.

3. Om å fartyg, som icke är skyldigt att taga lots, lotsbiträde behöver användas, skall kronolots anlitas.

4. Då kronolots anlitas för fartygs vägledning genom lotsled eller genom sådan farled, som icke är öppen sjö, skall, vare sig fartyget är lotspliktigt eller ej, för fartygets lotsning erläggas såväl lotspenningar enligt gällande taxa som hemvägsersättning enligt fastställd lotsledsförteckning, dock att lotspenningarna skola i följande fall utgå allenast med hälften av det belopp, som eljest bort utgöras:

a) för svenskt fartyg och sådant utländskt fartyg, som traktatsenligt skall i avseende på skyldighet att anlita kronolots vara med svenskt fartyg likställt, när det under resan mellan svensk ort och utländsk plats passerar i lotsledsförteckningen upptagen lotsled eller annan farled, för lotsning varigenom fartyget under det löpande kalenderåret erlagt fulla lotsavgifter tio gånger, om det är ångfartyg eller lastpråm, och sex gånger, om det är segelfartyg, med iakttagande att, om lotsledens ändpunkter sammanfalla med ändpunkterna av lotsled i motsatt riktning eller lotsleden till hela sin längd utgör en del av annan i motsatt riktning gående lotsled, lotsavgifterna skola hava erlagts angivet antal gånger antingen i endast en riktning eller ock sammanlagt i båda riktningarna; gällande detta medgivande dock icke för fartyg, som, befriat från skyldighet att anlita kronolots enligt mom. 2 e), likväl anlitar sådan, i vilket fall fulla lotsavgifter skola erläggas;

b) för fartyg, som för proviantering, kolning eller dödsfall ombord går in till och därefter direkt till sjöss ut ifrån svensk hamn eller redd under de i mom. 2 d) nämnda omständigheter.

5. Då lots tjänstgör på fartyg, som bogserar annat eller andra fartyg, skola lots-

penningar och hemvägsersättning utgå för bogserbåten samt lotspenningar utgöras för det eller de bogserade fartygen sålunda, att för det bogserade fartyget eller för det av dem, som har största avgiftspliktiga dräktigheten erlägges hela och för varje av de övriga fartygen, som icke har lots ombord, halva det belopp, som med tillämpning av bestämmelserna i mom. 4 härövan skolat för fartygen utgå, i händelse desamma gått vart och ett under ledning av ombord varande lots.

För fartyg, som i annat fall än nyss är nämnt måste gå under ledning av lots, vilken befinner sig å annat lotsat fartyg, erläggas lotspenningar med hälften av det belopp, som eljest enligt mom. 4 härövan bort utgöras.

6. Befälhavare å fartyg, som jämlikt mom. 2 e) i denna paragraf befriats från skyldighet att anlita kronolots, så ock befälhavare å fartyg, som jämlikt mom. 4 a) i samma paragraf skall betala halva lotspenningar, må jämväl efter det löpande kalenderårets utgång, så länge han utan avbrott av ett helt kalenderår med samma fartyg passerar den ifrågavarande lotsleden eller farleden, vara berättigad att där själv lotsa sitt fartyg, emot det att han erlägger de lotspenningar, som enligt denna förordning skola utgå.

7. Under benämningen »ångfartyg» inbegripes varje fartyg, som för sitt framdrivande är försett med maskineri. (K. K. den 10 februari 1911.)

Tidigare ifrågasatta förändringar beträffande den nuvarande lotsplikten. På sätt av det följande närmare framgår har frågan om revision av de ovan återgivna bestämmelserna varit föremål för utredningar, vilka föranlett framläggande av vissa förslag i ämnet.

Med anledning av från skilda håll gjorda framställningar bemyndigade sålunda Kungl. Maj:t den 22 september 1917 chefen för sjöförsvarsdepartementet, under vilket departement lotsverket vid ifrågavarande tid hörde, att tillkalla sakkunniga för att inom departementet biträda med verkställande av omarbetning av förordningen angående lotsverket och därmed sammanhängande författningar. De på grund av detta bemyndigande tillkallade sakkunniga, vilka antogo benämningen *lotsförfattningskommitté*, avgåvo den 23 mars 1921 ett den 4 december 1920 dagtecknat betänkande med tillhörande författningsförslag. De sakkunniga intogo därvid beträffande skyldigheten att anlita lots en från gällande bestämmelser helt avvikande ståndpunkt, i det att de i stället för lotsplikt föreslogo införande av fullständig lotsfrihet utom för särskilda undantagsfall, som ansågos betingade av försvarsintressen eller av traktater med främmande makter. Den minskning i lotspenninguppbörden, som enligt lotsförfattningskommittéens beräkningar skulle förorsakas genom lotspliktens avskaffande, skulle täckas genom en höjning av lots-taxorna.

Av myndigheter och sammanslutningar, vilka hördes över betänkandet, framställdes en mångfald erinringar, delvis av principiell natur, mot de utarbetade förslagen. Sålunda inlades från sjöfartshåll en bestämd gensaga mot varje ökning av fartygsavgifterna och uttalades starka tvivel, huruvida en lösning av frågan om lotsplikt eller lotsfrihet efter lotsförfattningskommittéens linjer verkligen skulle lända sjöfarten till gagn. Kommerskollegium och lotspersonalen uppehöll sig särskilt vid

de vådor för sjöfartssäkerheten ett borttagande av lotsplikten skulle medföra och ställde sig på den grund avvisande mot tanken på att införa lotsfrihet. Då emellertid behovet av lindringar i gällande bestämmelser rörande lotsplikt syntes kommerskollegium ovedersägligt, tillstyrkte kollegium en överarbetning av betänkandet med direkt sikte på att åstadkomma ett förslag i huvudsak byggt på lotspliktens bibehållande i princip, men med införande av lättnader i denna skyldighet i sådan utsträckning, som med hänsyn till olika på frågan inverkan faktorer kunde befinnas lämplig. I detta sammanhang anförde kollegium, att mindre fartyg, åtminstone fartyg med en nettodräktighet understigande 100 ton, möjligen fartyg upp till 250 ton, borde vara befriade, samt att frågan om i vilken utsträckning fartyg över 100 ton kunde göras åtminstone i viss mån lotsfria syntes beroende av en undersökning av olika farleders beskaffenhet med hänsyn till sjöfartssäkerheten. I övrigt syntes bland annat den reguljära trafiken kunna medgivas lotsfrihet i större utsträckning än enligt gällande lotsförordning.

Vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t den 19 augusti 1921 anförde *chefen för handelsdepartementet* såsom sin uppfattning, att det icke kunde vara lämpligt att under dåvarande förhållanden å sjöfartens område genomföra en systemförändring, så ingripande och så svår att till sina konsekvenser överskåda som övergången från lotsplikt till lotsfrihet. En dylik omläggning skulle nämligen säkerligen medföra en så avsevärd nedgång i lotsningsfrekvensen med ty åtföljande minskning i lotsverkets inkomster att det — för att icke över hövan betunga statsverket — bleve nödvändigt att avsevärt höja lotstaxorna. Om den fördel, som genom lotspliktens avskaffande skulle tillföras en del av vår sjöfart, verkligen skulle uppväga olägenheterna för dem, som även i fortsättningen funne sig nödsakade eller föranlättna att anlita lots, vore i hög grad tvivelaktigt och i varje fall icke ådagalagt genom den verkställda utredningen. Under sådana omständigheter och då, på sätt de inkomna utlåtandena gäve vid handen, de sakkunnigas förslag i ifrågavarande del icke uppbures av någon opinion bland de i saken intresserade, sjöfartens egna män, vilka tvärtom uttalat starka tvivel om nyttan av den föreslagna omläggnings av lotsplikten, fann departementschefen sig icke kunna förorda, att lotsförfattningskommittéens förslag lades till grund för lagstiftning i förevarande ämne. Däremot var han av den uppfattningen, att det ur sjöfartens synpunkt skulle vara önskvärt, om — utan någon systemförändring — vissa lättnader i gällande bestämmelser om lotsplikt snarast möjligt kunde åvägbringas. En närmare utredning i denna fråga syntes departementschefen i varje fall av omständigheterna påkallad, och han tillstyrkte för den skull, att åtgärder för igångsättande av sådan utredning vidtoges.

I enlighet med departementschefens hemställan uppdrog Kungl. Maj:t nämnda den 19 augusti 1921 åt lotsstyrelsen att verkställa utredning och

avgiva förslag i fråga om de lättnader i gällande bestämmelser om lotsplikt, som av omständigheterna kunde anses betingade.

Sedan lotsstyrelsen i februari 1925 hemställt om anvisande av medel för verkställande av viss statistisk undersökning, avsedd att ingå som ett led i den anbefallda utredningen, förordnade Kungl. Maj:t den 13 februari 1925, att lotsstyrelsens utredningsarbete skulle tillsvidare vila och icke utan Kungl. Maj:ts särskilda medgivande upptagas.

Med anledning av därefter till Kungl. Maj:t inkomna framställningar från sjöfarts- och näringshåll ävensom en skrivelse från lotsstyrelsen den 15 februari 1928, i vilken hemställdes, att sakkunniga personer måtte tillkallas att verkställa överarbetning av gällande förordning angående lotsverket och därmed sammanhängande författningar ävensom därvid återupptaga och slutföra den vilande utredningen rörande lättnader i lotsplikten, tillkallade dåvarande chefen för handelsdepartementet den 15 mars 1928 jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 2 i samma månad fem dylika sakkunniga, vilka antogo benämningen *1928 års lotsförfattningssakkunniga*. Enligt departementschefens till statsrådsprotokollet vid erhållande av nämnda bemyndigande gjorda uttalande syntes den principiella utgångspunkten för utredningen böra vara bibehållandet i huvudsak av lotsplikt. De skäl för denna ståndpunkt, som, på sätt ovan anförts, framförts av chefen för handelsdepartementet år 1921, ägde alltså oförminskad giltighet. Utredningen syntes departementschefen därför, vad lotsplikten anginge, endast böra avse frågan om i vad mån lättnader i densamma kunde beredas.

Sedermera hemställde emellertid de sakkunniga hos chefen för handelsdepartementet, att denne måtte utverka Kungl. Maj:ts bemyndigande, att de sakkunniga finge vid fullföljandet av den dem förelagda uppgiften förutsättningslöst pröva de utvägar, som kunde erbjuda sig för ordnandet av förhållandet mellan sjöfarten och lotsinrättningen. Den 27 juni 1929 lämnade Kungl. Maj:t det begärda bemyndigandet. De sakkunnigas sålunda gjorda framställning om ändring i direktiven för uppdraget hade sin grund däri, att de sakkunniga under sitt utredningsarbete funnit, att frågan om lotsplikt i tillämpningen i större eller mindre grad övergått till att bliva allenast en avgiftsfråga, samt kommit till den uppfattningen, att stora svårigheter föreläge att för vårt land uppställa regler om lotsplikt, vilka icke komme att verka antingen mycket betungande eller ock godtyckligt.

Den 31 januari 1930 avgåvo lotsförfattningssakkunniga betänkande med förslag till lotsförordning samt andra författningar och föreskrifter rörande lotsverket (Statens offentliga utredningar 1930:7). Till detta betänkande hava statsmakterna ännu ej tagit ställning.

Beträffande frågan om lättnader i lotsplikten anföres i betänkandet (s. 78 ff.) bl. a., att mot de nuvarande lotspliktsbestämmelsernas verk-

ningar förekommit anmärkningar, åsyftande förändringar i lotsplikten i huvudsakligen följande avseenden:

1. Flyttning av lotsfrihetsgränsen från nuvarande 40 nettoregisterton till högre tontal, i vilket hänseende vanligen ifrågasatts 100 ton, men även 250 ton (Lf § 1 mom. 2 a).

2. Inskränkning av lotstvånget, där det omfattar av fartygen passerade inomskärsleder utefter kusten, till att inbegripa dylika leder i mindre omfattning (Lf § 1 mom. 2 c).

3. Lindring i lotstvånget (lotsavgiftsplikten) för den reguljära trafiken (Lf § 1 mom. 2 e, 4 a och 6).

4. Upptagande bland sådana fartyg, som befrias från lotstvång vid mera tillfälligt anlöpande av hamn, jämväl av s. k. orderfartyg samt sådana fartyg, som söka hamn för på- eller avmönstring av besättning eller som hava att ingå till observations- eller karantänplats (Lf § 1 mom. 2 d).

5. Lindring i lotstvånget vid bogsering, bl. a. sålunda att det bogserande fartyget bleve frikallat från lotstvång (Lf § 1 mom. 2 a, 5).

Rörande de sålunda ifrågasatta lättnaderna i lotsplikten hava de sakkunniga för egen del yttrat bl. a. följande:

Det syntes i allmänhet icke möta större betänkligheter att medgiva de önskade lättnaderna i lotsplikten.

En flyttning av lotsfrihetsgränsen från nuvarande 40 ton till exempelvis 100 ton skulle väl medföra en avsevärd minskning av lotsningarnas antal men ej särdeles stor nedgång i lotspenningintäkten annat än för vissa lotsplatser. Förändringen skulle avföra från kontakt med lotsverket ett stort antal fartyg, från vilka nu vid sidan av författningen lotsavgifter uppbäras utan att lotsning verkställes.

Vad anginge belastningen i lotspliktshänseende av den trafik, som ville utnyttja inomskärslederna till skydd mot vind och sjö, så skulle redan genom lotsfrihetsgränsens höjande i stor utsträckning avlägsnas anledning till klagomål härutinnan. För fartyg över frihetsgränsen däremot, vilka ville utnyttja inomskärslederna utefter kusterna, skulle näppeligen kunna formuleras stadganden om lättnad i lotsplikten, vilka icke ledde till svårigheter i tillämpningen. Det vore här att erinra om förslagen att begränsa lotsplikten till närmaste vägen mellan hamn och öppen sjö eller till ett visst fåtal lotsleder, alltså ett slags zonindelning.

För den reguljära trafiken kunde lotsfrihet medgivas på mindre stränga villkor än för närvarande. Särskilt syntes här åtskillnaden mellan fartyg, gående innanför eller bortom linjen Lindesnäs—Hanstholm godtycklig, varför vid genomförande av lättnader i första hand borde ifrågakomma, att förmånerna för fartyg, som gå i trafik innanför nämnda begränsningslinje, utsträcktes även till övriga fartyg.

Vad slutligen beträffade övriga ifrågasatta lättnader syntes erfarenheten visa, att olägenheter knappast vore att befara annat än i fråga om orderfartygs befriande från lotsplikt.

Bland spörsmålen om lättnader i lotsplikten intogs frågan om lotsfrihetsgränsens höjande en särställning. Medan det beträffande övriga lättnader vore en ömdömes- eller skälighetsfråga, om lättnad borde medgivas, syntes på grundval av dittills gjorda erfarenheter kunna med fog påstås, att lotsfrihetsgränsens höjande åtminstone till 100 ton vore en nödvändighet för att lotsplikt skulle kunna upprätthållas i tillämpningen. Här åsyftades den sedan årtionden förekommande,

till synes outrotliga företeelsen, att, särskilt i fråga om mindre fartyg, lotsplikten fått vid sidan av författningen nedsjunka till en betalningsplikt. I varje fall måste lotspliktens effektiva upprätthållande även med avseende å fartyg under 100 ton på vissa platser förutsätta en ökning av lotspersonal.

På skäl som ovan antytts vid redogörelsen för den vidtagna förändringen i de sakkunnigas ursprungliga direktiv, och vilka närmare framgå av framställningen å sid. 89—94 i de sakkunnigas betänkande, hava emellertid de sakkunniga ansett, att systemet med lotsplikt med därifrån stadgade, mer eller mindre vittgående undantag bör övergivas, samt hava föreslagit övergång till en ordning med lotsfrihet såsom allmän princip, i den meningen att det skall vara överlämnat till befälhavaren att avgöra, när lots skall anlitas. Endast för vissa undantagsfall föreslås lotsplikt. För närmare kännedom om de av de sakkunniga i ifrågavarande ämne förordade bestämmelserna hänvisas till 1—3 §§ i det i början av de sakkunnigas betänkande intagna förslaget till förordning angående lotsverket.

De sakkunniga hava dock icke tänkt sig lotspliktens avskaffande som en isolerad åtgärd utan förutsatt, att därmed förbindas åtgärder, ägnade såväl att motverka de ekonomiska följderna av lotsfrihets införande som att gynnsamt påverka lotsningsfrekvensen i sjöfartssäkerhetens intresse. Sålunda har systemet med lotsfrihet i princip föreslagits skola kombineras med en anordning med dubbla avgifter från sjöfarten till lotsinrättningen: dels ersättning för utförd lotsning, dels en avgift utan samband med lotsning. Denna senare avgift avses närmast som ett tillägg till eller rättare förhöjning av fyr- och båkavgiften, vilken avgift för framtiden har föreslagits skola åsättas en beteckning, som inrymmer jämväl avgiftens nya ändamål — exempelvis farledsavgift eller lots- och fyravgift. Ersättningen för utförd lotsning, lotspenningarna, avses att hållas betydligt lägre än de nu utgående lotspenningarna. Vidare föreslås, att från lotsat fartyg ej längre skall vid sidan av lotspenningarna utgå en särskild avgift (hemväggersättning) till täckande av lotsens resekostnader, vilka i stället skola ersättas av statsverket.

Förutsättningarna för den sålunda förordade anordningen angiva de sakkunniga hava skapats dels genom 1914 års avlöningsreform vid lotsverket (se nedan under »Avlöningsfrågor m. m.»), varigenom staten erhållit den större delen av lotspenningarna, dels ock genom det av sjöfartsavgiftssakkunniga av 1924 framlagda förslaget rörande fyr- och båkavgiften m. fl. avgifter, varigenom åsyftats en bättre anpassning av avgifterna efter den ekonomiska bärkraften.

Organisationsnämnden:

Givet är, att lotsningsfrekvensen är beroende av, huruvida i princip lotsfrihet i den av lotsförfattningssakkunniga angivna bemärkelsen eller lotsplikt är rådande. Även om, såsom lotsförfattningssakkunniga avsett,

vid lotsfrihet åtgärder vidtagas, som äro ägnade att till både sjöfartens och lotsinrättningens gagn stimulera intresset för anlåtande av lots, torde därvid likväl lotsningarnas antal väsentligen komma att understiga antalet lotsningar vid ett system med lotsplikt såsom huvudregel. Likaledes är i sistnämnda fallet antalet lotsningar i mer eller mindre grad afhängigt av, vilka undantag från skyldigheten att anlita lots, som författningsenligt medgivas. Storleken av lotsningsfrekvensen torde vara en av de viktigare faktorerna, vilka äro att taga i betraktande vid bedömande av föreliggande behov av lotsplatser och lotspersonal. Senare i detta betänkande upptager organisationsnämnden till behandling bl. a. frågor om indragning av lotsplatser samt om personalbehovet vid lotsplatser, vilka av nämnden förutsättas skola i fortsättningen äga bestånd. Organisationsnämnden har ansett det vara önskvärt att vid avgivande av förslag i dessa ämnen såvitt möjligt angiva, i vad mån sådana förändringar av gällande lotspliktsföreskrifter, som med hänsyn till detta författningsärendes nuvarande läge jämte förhållandena i övrigt må vara betingade, äro ägnade att medverka till nedläggande av lotsplatser eller reducering eljest av personalbestånden. I anseende härtill har nämnden tagit i övervägande spörsmålet om ur nämnda synpunkter ifrågakommande författningsändringar rörande lotsplikten men därvid av skäl, som av det följande framgår, endast låtit frågan om lotsfrihetsgränsens höjande komma en närmare saklig behandling till del.

Bibehållande tillsvidare av principen om lotsplikt. Den 23 mars 1927 avgåvo sjöfartsavgiftssakkunniga av 1924 till kommerskollegium betänkande, som innefattar förslag rörande en omläggning av nuvarande system för beräkandet och uppbörden av allmänna sjöfartsavgifter, med undantag av lotspenningar och hemväggersättning. Lotsförfattningssakkunniga hava i viss omfattning uppbyggt sitt förslag rörande lotspenningarna på sjöfartsavgiftssakkunnigas ifrågavarande förslag. Inom kollegium och Svenska hamnförbundet hava företagits vissa statistiska undersökningar i avsikt att utröna verkningarna i olika hänseenden av de i de båda betänkandena framlagda förslagen rörande sjöfartsavgifter. Sedan resultatet av dessa undersökningar den 8 maj 1931 framlagts såvitt angår fyr- och båkavgiften och den s. k. sjömanshusavgiften, framhöll kollegium i skrivelse till Kungl. Maj:t den 24 maj 1932 i fråga om förlämnande av förlängd giltighet åt förordningen den 2 maj 1924 angående befrielse i vissa fall från erläggande av fyr- och båkavgift, hurusom det redan av dittills verkställd utredning framgått, att det föreslagna nya avgiftssystemet, som syntes allmänt erkännas vila på teoretiskt sunda grunder, likväl vid den praktiska tillämpningen vore förenat med icke obetydliga vanskligheter i skilda hänseenden. Det vore med hänsyn till nu antydda förhållanden, anförde kollegium, nödvändigt att räkna med möjligheten av att de föreliggande förslagen i ämnet skulle visa sig icke

kunna förordas till genomförande. Så mycket kunde redan för det dåvarande sägas ifrån, att förslagen i varje fall icke syntes kunna utan omarbetning bringas till verkställighet. Sedan nyssnämnda undersökningar slutförts jämväl i vad avser lots- och hamnavgifterna och resultaten härav sammanfattats i särskilda tryckta utredningar respektive yttrande av Svenska hamnförbundet den 18 juni 1932 och den 27 februari 1933, framhöll kollegium i skrivelse till chefen för handelsdepartementet den 5 april 1934 i fråga om ytterligare förlängd giltighet av förordningen den 2 maj 1924, att de av kollegium uttalade farhågorna i fråga om förslagens praktiska genomförbarhet hade vunnit ökad styrka ej minst genom hamnförbundets yttrande i ärendet med tillhörande utredning. Överhuvud taget syntes det, fortsätter kollegium, med hänsyn till vad hamnförbundet anfört och vad i övrigt i ärendet dittills förekommit få anses såsom mycket ovisst, om något positivt resultat beträffande omläggningen såsom sådan av själva avgiftssystemet skulle kunna vinnas på grundval av de föreliggande förslagen. Såsom utan vidare klart framstode, att så i varje fall icke kunde ske utan en ytterligare utredning av frågan.

Lotsförfattningssakkunnigas förslag om lotsfrihet är knutet till sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag till omreglering av allmänna sjöfartsavgifter. Av vad nyss anförts rörande sistberörda ärende synes man vara berättigad draga den slutsatsen, att, om lotsförfattningssakkunnigas ifrågavarande förslag blir upptaget till slutlig prövning av statsmakterna, därmed under alla omständigheter torde komma att dröja lång och obestämd tid. Utsikterna för förslagens antagande, även om genom en omreglering av allmänna sjöfartsavgifter möjligheter därför skapas, synas även vara mycket ovissa. Nämnden inskränker sig härvidlag till att erinra om, dels att mot lämpligheten av en systemförändring på ifrågavarande område förut uttalats starka tvivel jämväl ur sjöfartssäkerhetssynpunkt, dels ock att lotsförfattningssakkunnigas ursprungliga direktiv beträffande lotsplikten endast avsågo frågan, i vad mån lättnader i densamma kunde beredas.

Organisationsnämnden anser sig alltså kunna fastslå, att förutsättningarna för ett övergivande av den nu gällande ordningen med lotsplikt i princip äro av den art, att man tillsviðare ej bör räkna med en dylik eventualitet. Nämnden har också vid sin granskning av behovet av lotsplatser och lotspersonal helt bortsett därifrån.

Lotsfrihet för fartyg å högst 100 ton. Vad härefter angår frågan om tillgodoseende av framställda önskemål om lättnader i den bestående lotsplikten, utan att principen om lotsplikt frångås, torde det förhålla sig så, att behovet av inskränkningar i den nuvarande lotsplikten gjorts gällande framför allt beträffande de mindre fartygen. Redan nu är visserligen i § 1 mom. 2 a) förordningen angående lotsverket stadgat, att från skyldighet att anlita kronolots befrias fartyg, vars avgiftspliktiga dräkthet icke överstiger 40 ton, så framt det icke bogserar lotspliktigt far-

tyg, men vid upprepade tillfällen hava framställningar gjorts om lotsfrihetsgränsens höjande, därvid i allmänhet ifrågasatts höjning till 100 ton.

Såvitt organisationsnämnden kunnat finna, torde ur sjöfartssäkerhets-synpunkt inga berättigade farhågor vara att hysa däremot, att fartyg upp till 100 ton befrias från stadgad skyldighet att anlita lots, och att det således överlämnas åt befälhavarna å dessa fartyg att efter rådande omständigheter avgöra, när biträde av lots kan vara behövt. Härvidlag synes vara att taga i betraktande det förhållandet, att under senare åren fartyg av ifrågavarande storleksordning allt mer och mer blivit föremål för motorisering. Genom en dylik åtgärd erhålla fartygen möjlighet att, i motsats till vad som gäller beträffande segelfartygen, i allmänhet hålla raka kurser i lederna och således undvika vid sidan av dessa varande, mer eller mindre grunduppfyllda farvatten, till följd varav behov av lots, vilket kanske eljest skulle föreligga, mången gång försvinner. Vidtagna förbättringar beträffande utprickning och farledsbelysning verka också i samma riktning. Lotsplikten och den därmed följande skyldigheten att erlägga lotsavgifter torde särskilt för mindre fartygs vidkommande i stor utsträckning uppfattas som en form av beskattning, vilken icke är av förhållandena motiverad.

I detta sammanhang må erinras om att det sedan lång tid tillbaka i jämförelsevis avsevärd omfattning förekommer, att lotspliktiga fartyg, vanligen mindre sådana, framföras utan biträde av lots, ehuruvald lotsavgifter uttagas — i allmänhet både lotspenningar och hemvägsersättning men vid några få lotsplatser enbart lotspenningar. Den omständigheten, att för sådana fartyg lots icke anlåtats, torde stundom vara beroende på, att i anledning av hårt väder eller annan orsak det varit förenat med stor olägenhet eller fara för fartyget att invänta lots (jfr § 3 Lf), men har i de ojämförligt flesta fallen sin grund däri, att vederbörande befälhavare ansett sig äga nödig kännedom om farvattnen, utan att olägenhet eller fara som nyss sagts förelegat eller åberopats. Uppgifter å antal fartyg, för vilka såväl lotspenningar som hemvägsersättning erlagts, utan att lots anlåtats lämnas i kolumn 3 av tabell 2 bland de till lotsstyrelsens ämbetsberättelse fogade tabellbilagorna. Huvuddelen av de i kolumn 4 av samma tabell redovisade fartygen utgöres av sådana fartyg, vilka jämlikt bestämmelserna i § 1 mom. 6 förordningen angående lotsverket varit befriade från lotsplikt men skyldiga att erlägga lotspenningar, medan beträffande återstående fartyg i sistnämnda kolumn lots författningsstridigt icke anlåtats, därvid blott lotspenningar erlagts. Sammanställningar avseende de tio senast förflutna åren av ifrågavarande tabellkolumner återfinnas såsom bil. 2 och 3 till detta betänkande.

Beträffande år 1933 har antalet fartyg, för vilka såväl lotspenningar som hemvägsersättning erlagts, utan att lots anlåtats, uppgått till 3,738. Av en på organisationsnämndens föranstaltande av tjänsteman hos lots-

styrelsen verkställd utredning framgår, att av dessa fartyg omkring 2,500 hade en dräktighet icke överstigande 100 ton. Vidare har under år 1933 erlagts enbart lotspenningar för 2 337 fartyg, utan att lots anlåtats, och enligt omförmälda utredning voro härav cirka 200 fartyg underkastade lotsplikt. Av sistberörda fartyg voro nästan alla av en dräktighet av högst 100 ton. Sådana fartyg, för vilka år 1933 lots anlåtats, utgjorde 37 970, varav jämlikt nämnda utredning något mer än 4 000 hade en dräktighet som nyss sagts. De fartyg av ifrågavarande storleksordning, för vilka år 1933 trots lotsplikt lots icke anlåtats men dock lotsavgifter erlagts, utgjorde alltså omkring 40 % av samtliga fartyg å högst 100 ton, vilka nämnda år hade kontakt med lotsverket.

Vad som anförts angående lotspliktiga fartyg, för vilka erlagts lotsavgifter utan att lots anlåtats, synes enligt nämndens mening tala för, att särskilt i fråga om mindre fartyg en uppmjukning av bestämmelserna om skyldighet att anlita lots bör komma till stånd. Såsom förut framhållits torde säkerhetssynpunkten icke motivera ett fasthållande vid den nuvarande lotsfrihetsgränsen med åtföljande avgiftsbelastning för sjöfarten, och, i den mån så med hänsyn till omständigheterna lämpligen låter sig göra, synes det oegentliga förhållandet, att stadgad lotsplikt i tillämpningen övergår till blott lotsavgiftsplikt, böra bringas att upphöra. Härtill skulle lotsfrihetsgränsens höjande till 100 ton väsentligen medverka.

Vissa utländska fartyg. Vid behandling av spørsmålet om lotsfrihetsgränsens bestämmande har organisationsnämnden ansett sig böra till särskild prövning upptaga frågan om vissa utländska fartygs ställning i förevarande hänseende; och nämnden får härom anföra följande.

De i § 1 förordningen angående lotsverket meddelade bestämmelserna om befrielse — bland annat för fartyg om högst 40 ton — från den i mom. 1 av samma paragraf stadgade skyldigheten att anlita kronolots gälla blott svenska fartyg samt sådana utländska fartyg, vilka traktatsenligt skola i avseende på skyldighet att anlita kronolots vara med svenska fartyg likställda. Sådan likställighet tillkommer emellertid på grund av gällande avtal fartyg, hemmahörande i de flesta av de länder, vilkas fartyg förekomma i våra farvatten.

Bland länder, vilkas fartyg icke äro ifråga om lotsplikt likställda med svenska fartyg, märkas särskilt Nordamerikas Förenta Stater och Finland.

Beträffande finska fartyg gäller fortfarande deklaration den 17 augusti 1872, som innehåller:

»Svenska och finska farkoster av respektive 8 svenska nylästers eller 13 finska lästers dräktighet,¹ eller därunder, skola på resor fram och åter mellan Stockholm eller annan svensk ort vid Ålands hav eller Bottniska viken, å ena sidan, och Åland

¹ 25 finska nettoregister-ton.

eller skärgården inom Åbo och Björneborgs län samt andra finska orter vid Bott-niska viken, å den andra, när annan last än fisk eller lantmannaprodukter — däri inbegripet ved — icke intages eller medhaves, vara befriade från skyldigheten att i det främmande landets farvatten begagna lots utom, vid inkommandet, i de lotsleder, som föra till första tullplats, där inklarering sker.»

Vidare gäller beträffande finska passagerarfartyg kungl. kungörelsen den 16 juli 1920 (nr 488), som stadgar:

»Finskt passagerarfartyg, varmed regelbunden trafik idkas mellan Finland och Sverige, skall i fråga om skyldighet att anlita kronolots vara likställt med svenskt fartyg, tillsvidare och i den mån motsvarande förmån i finskt farvatten åtnjutes av svenska passagerarfartyg i regelbunden trafik mellan Sverige och Finland.»

Genom finsk förordning den 21 maj 1920 (nr 148) har stadgats:

»Svenskt passagerarfartyg, varmed regelbunden trafik idkas emellan Sverige och Finland, är efter fem turer fram och åter befriat från anlitande av kronolots vid färd till Finland från första tullbevakningsplats vid inloppsfarled och vid färd från Finland till sista tullbevakningsplats vid utloppsfarled, så länge motsvarande förmån i svenskt farvatten åtnjutes för finska passagerarfartyg i regelbunden trafik emellan Finland och Sverige.»

Ur sjöfartssäkerhetssynpunkt sett finnes givetvis ingen anledning att, när det gäller befrielse från lotsplikt för fartyg ej över 100 ton, göra åtskillnad mellan å ena sidan svenska och därmed i lotspliktshänseende likställda utländska fartyg och å andra sidan övriga utländska fartyg. Enligt organisationsnämndens mening bör också, därest svenska och därmed i lotspliktshänseende likställda utländska fartyg å högst 100 ton göras lotsfria, en sådan lotsfrihetsgräns införas jämväl för med svenska fartyg i lotspliktshänseende icke likställda utländska fartyg av ifrågavarande storlek, dock med den skillnaden, att sistberörda fartyg vid underlåtenhet att anlita lots likväl icke torde böra bliva befriade från skyldighet att erlægga lotsavgifter. Till denna avgiftsfråga återkommer organisationsnämnden nedan.

Om för dessa senare fartyg stadgas lotsfrihet som nyss sagts, torde i praktiken en dylik författningsändring komma att beröra endast finska fartyg, när bland de länder, vilkas fartyg för närvarande ej äro i lotsplikthänseende likställda med svenska fartyg, Finland är det enda Sverige närbelägna landet. Till svenska farvatten kommande fartyg från avlägsna länder torde så gott som undantagslöst vara av större storlek än 100 ton. Finska fartyg å högst 100 ton hava beröring med svenska lotsverket nästan uteslutande genom anlitande av lots vid eller eljest erläggande av avgifter till Stockholms lotsplats eller lotsplatser i Stockholms skärgård, med vars lotsleder befälhavarna å ifrågavarande fartyg i regel äro väl förtrogna. Till belysande av obehövligheten av stadgad lotsplikt för finska fartyg av den storlek, varom här är fråga, må nämnas, att av den förut omförmälda, av tjänsteman hos lotsstyrelsen verkställda utredningen framgår, dels att bland de omkring 2 500 lotspliktiga fartyg å högst 100

ton, vilka år 1933 erlagt lotspenningar och hemvägsersättning, utan att lotsanlitats (se sid. 21—22), ej mindre än över 500 voro hemmahörande i Finland, dels ock att under samma år blott ett 100-tal finska fartyg å 100 ton eller därunder anlitas. Omförmälda finska fartyg till ett antal således av mellan 600 och 700 framfördes så gott som samtliga genom Stockholms skärgård. En disproportion, liknande den som nyss nämnts, i avseende å finska fartyg å högst 100 ton mellan å ena sidan dem, vilka anlitas, och å andra sidan sådana, som, ehuru lotspliktiga, ej anlitas men erlagt lotsavgifter, har sedan länge förelegat. Enligt organisationsnämndens åsikt är ifrågavarande förhållande ägnat att giva stöd åt den meningen, att, därest lotsfrihetsgränsen höjes till 100 ton, jämväl utländska fartyg av förevarande storlek, vilka icke äro i lotspliktshänseende likställda med svenska fartyg, må bliva lotsfria.

Om för såväl svenska som samtliga utländska fartyg en lotsfrihetsgräns sättes vid 100 ton, bör emellertid enligt nämndens mening härav icke följa, att sådana utländska fartyg av ifrågavarande storlek, beträffande vilka avtal om likställighet i lotsplikts- (lotsavgifts-) hänseende med svenska fartyg icke föreligger, befrias, därest lots icke anlitas, från erläggande av de lotsavgifter, som vid anlitan av lots för vägledning i vederbörande led eller leder skulle utgå. Av handelspolitiska skäl synes en dylik befrielse icke böra äga rum. Där avtal om likställighet i förevarande avseende icke kommit till stånd med land, vars fartyg i nämnvärd omfattning trafikera våra farvatten, torde nämligen anledningen därtill hava varit den, att såsom skäliga ansedda förmåner i lotsningshänseende icke kunnat uppnås för svenska fartyg i det främmande landets farvatten. Avgiftsbefrielse, varom här är fråga, för sådant lands fartyg skulle därför för den svenska sjöfart, som förekommer i samma lands farvatten, framstå såsom i ekonomiskt hänseende oberättigad.

Nedgång i lotsavgifter genom lotsfrihetsgränsens höjande till 100 ton. Ett genomförande av här ifrågavarande förslag kommer att medföra viss minskning i inflytande lotsavgifter, nämligen lotspenningar och hemvägsersättning. Härom vill nämnden anföra följande.

Lotspenningar. Enligt meranämnda, av tjänsteman hos lotsstyrelsen verkställda utredning har under år 1933 lotspenninginkomsten från fartyg å 100 ton eller därunder uppgått till i det följande angivna belopp, samtliga approximativa och avrundade. Lotspenningarna för dels de lotspliktiga fartyg å högst 100 ton, för vilka lotsavgifter erlagts utan att lotsanlitats, dels ock de fartyg av samma storleksordning, vilka jämlikt § 1 mom. 6 lotsförordningen erlagt lotspenningar utan att anlita lots, uppgingo till 36 000 kronor, därav 28 000 kronor för svenska och därmed i lotspliktshänseende likställda utländska fartyg samt 8 000 kronor för öv-

riga utländska fartyg. Lotspenningarna för de fartyg å högst 100 ton, vilka anlitat lots, uppgingo till 48 000 kronor, nämligen 46 000 kronor för svenska och därmed likställda utländska fartyg samt 2 000 kronor för andra utländska fartyg.

Därest under år 1933 lotsfrihet för fartyg upp till 100 ton varit medgiven, kan man räkna med att lotspenninginkomsten från ovannämnda svenska och därmed likställda utländska fartyg, som utan att anlita lots erlagt lotsavgifter, bortfallit. Då skyldighet skulle kvarstå för utländska fartyg, som i lotspliktshänseende icke äro med svenska fartyg likställda, att även vid underlåtenhet att anlita lots erlägga vederbörliga lotsavgifter, uppkommer alltså genom införande av ifrågavarande lotsfrihet ingen minskning beträffande vare sig lotspenninginkomst eller hemvägsersättningar från dessa fartyg. Vidkommande de ovanberörda svenska och därmed likställda fartyg, vilka anlitat lots, synas desamma till ojämförligt övervägande delen hava utgjorts av lotspliktiga fartyg. Det torde kunna förutsättas, att, om lotsfrihet, varom här är fråga, varit rådande, dessa senare i allmänhet gått utan lots, men att ett smärre antal av dem trots lotsfriheten anlitat lots.

Enligt organisationsnämndens mening synes man, med utgångspunkt från vad sålunda anförts, kunna beräkna, att lotspenninginkomsten under år 1933, därest lotsfrihetsgränsen då varit höjd till 100 ton, skulle hava kommit att med omkring 60 000 å 70 000 kronor understiga det belopp, som nu influtit i lotspenningar för samma år. Då sistnämnda belopp uppgick till cirka 2 460 000 kronor, skulle minskningen alltså hava belöpt sig till blott omkring 3 %. Den årliga lotspenninguppbörden under senast förflutna tioårsperiod utgick med lägst 2 200 000 kronor (år 1932), högst 3 100 000 kronor (år 1929) och i genomsnitt med 2 700 000 kronor, allt i runda tal. Därest sistnämnda belopp antages såsom det årliga medeltalet jämväl för hädanefter inflytande lotspenninginkomst med nuvarande lotspliktsbestämmelser, skulle alltså, om minskningen i lotspenninginkomst genom en höjning av lotsfrihetsgränsen beräknas till 3 %, denna minskning framdeles kunna uppskattas till genomsnittligt omkring 80 000 kronor för år räknat. Enligt nu gällande bestämmelser angående disponeringen av lotspenninginkomsten skulle sistnämnda belopp fördela sig med 60 % eller alltså cirka 50 000 kronor å statsverket och med 40 % eller alltså cirka 30 000 kronor å lotspersonalen. Beträffande dessa belopp uppkommer dock någon förskjutning, därest nämndens i det följande i detta betänkande avgivna förslag rörande tillämpning i vissa fall av andra, för statsverket fördelaktigare grunder vid fördelning av lotspenninginkomst genomföres. Trots ovan gjorda beräkningar i flera avseenden vidlådande osäkerhetsmoment torde dock vara tydligt, att en höjning av lotsfrihetsgränsen till 100 ton kommer att endast i förhållandevis ringa grad influera å lotspenninguppbörden. Detta sammanhänger givetvis

med den omständigheten, att lotspenningarna för mindre fartyg äro lägre än för större fartyg. För statsverket kan i betraktande av det ovan anförda enligt nämndens mening ifrågavarande författningsändring icke anses komma att medföra sådana verkningar beträffande lotspenninginkomst, att ändringen ifråga på den grund bör avvisas. För övrigt må erinras om den besparing i löneutgifter och andra kostnader, vilken för statsverket uppstår genom de av nämnden i det följande med beaktande av förmodade verkningar av lotsfrihetsgränsens höjande direkt föreslagna eller stundom åtminstone såsom sannolikt möjliga framhållna förändringar beträffande lotsplatser och lotspersonal.

Någon ersättning till lotspersonalen — som för närvarande åtnjuter delaktighet i all lotspenningintäkt med 40 %, rörande vilken beräkningsgrund emellertid nämnden, såsom nyss antytts, kommer att föreslå vissa förändringar — i anledning av minskning i lotspenninginkomst genom ett höjande av lotsfrihetsgränsen till 100 ton anser organisationsnämnden icke böra ifrågakomma. Såsom av den senare lämnade närmare redogörelsen för lotspersonalens avlöningsförhållanden framgår, är för denna personal på betryggande sätt sörjt genom en till densamma oberoende av lotsningsfrekvensen utgående fast lön. En höjning av lotsfrihetsgränsen till 100 ton kan icke anses vara av den genomgripande betydelse, som bör fordras för att ur billighetssynpunkt ersättning av förevarande slag må utgå. Någon författningsenlig rätt till ersättning förefinnes givetvis icke. Det må framhållas, hurusom vederbörande enskilda befattningshavares, efter nuvarande eller enligt av nämnden föreslagna grunder beräknade andelar i lotspenningarna påverkas i höjande riktning genom de personalindragningar, vilka av nämnden förutsättas skola äga rum.

Hemvägsersättning. I hemvägsersättningar inflöto under år 1933 cirka 305 000 kronor. Den minskning däri, som, därest lotsfrihetsgränsen då varit höjd till 100 ton, varit sannolik, har av organisationsnämnden uppskattats till mellan 20 000 och 30 000 kronor. Därvid hava iakttagits de grunder, som använts för den ovan gjorda beräkningen av nedgång i lotspenninginkomst under nämnda år. Medeltalet för år räknat av hemvägsersättningarna under den senast förflutna tioårsperioden var cirka 400 000 kronor; årlig sådan ersättning utgick med högst ett belopp av något över 450 000 kronor (år 1929) och med lägst ett belopp av inemot 300 000 kronor (år 1932). Om det förutsattes, att vid bestående av de nuvarande lotspliktsbestämmelserna hemvägsersättningen framdeles kommer att utgå med ett årligt genomsnittligt belopp av 400 000 kronor, torde den genom en höjning av lotsfrihetsgränsen till 100 ton däri uppskommande minskningen kunna uppskattas till mellan 30 000 och 40 000 kronor. Beräkningen har skett med iakttagande av den för år 1933 erhållna proportionen mellan influtna hemvägsersättningar och antagen minsk-

ning däri, därest lotsfrihet för fartyg upptill 100 ton då varit rådande. Det torde icke behöva närmare framhållas, att ifrågavarande beräkningar äro, liksom beträffande de gjorda beräkningarna av nedgång i lotspenninginkomsten är fallet, endast ungefärliga.

Ur hemvägsersättningarna skola bestridas kostnaderna för lotsarnas av lotsning föranledda resor med järnväg, automobil, skjuts, turbåtar o. s. v. jämte kost och logi under resorna, varjämte dessa ersättningar skola lämna medel till hållandet av lotsarnas tjänstebåtar. Emellertid har staten även på annat sätt sörjt för båthållningen, nämligen dels genom tillhandahållande av kronan tillhöriga båtar, dels också genom tilldelande av särskilda anslag såsom bidrag till kostnaden för lotsarnas egen båthållning, i den mån hemvägsersättningarna ej äro för detta ändamål tillräckliga. Enligt organisationsnämndens mening kommer den nedgång i antalet lotsningar, som förorsakas av lotsfrihetsgränsens höjande, att medföra sådan minskning av utgifterna i anledning av lotsarnas resor vid lotsning, att denna förändring beträffande lotsplikten med åtföljande minskning av inflytande hemvägsersättningar icke kommer att för statsverkets del behöva föranleda ökade utgifter för båthållningen. Härvid bör även beaktas det minskade behovet av tjänstebåtar, som blir en följd av vissa lotsplatsers indragning.

Förslag.

Under hänvisning till vad sålunda anförts får organisationsnämnden föreslå, att § 1 lotsförordningen ändras på det sätt, att från skyldighet att anlita kronolots befrias fartyg, vars avgiftspliktiga dräktighet icke överstiger 100 ton, så framt det icke bogserar lotspliktigt fartyg, och att därvid andra utländska fartyg än sådana, vilka traktatsenligt äro i avseende på skyldighet att anlita kronolots med svenska fartyg likställda, visserligen omfattas av sålunda medgiven lotsfrihet men skola äga skyldighet att, om lots icke anlitas, likväl erlægga vederbörliga lotsavgifter. Med »vederbörliga» har nämnden velat antyda bland annat, att, om fartyg av ifrågavarande kategori från land, vars fartyg icke äro i lotsplikthänseende med svenska fartyg likställda, på grund av särskilt avtal åtnjuta viss lotsfrihet, vari ingår jämväl frihet från skyldighet att erlægga lotsavgifter (jämför förhållandet till Finland), dessa fartyg vid begagnandet av sin ifrågavarande avtalsenliga rättighet att gå utan lots givetvis icke skola betala dylika avgifter.

Andra lättnader i lotsplikten. Såsom ovan å sid. 16—17 anförts hava önskemål framställt om lindringar i den nuvarande lotsplikten (avgiftsplikten) jämväl i andra avseenden än beträffande höjning av lotsfrihetsgränsen. Med hänsyn härtill vill organisationsnämnden framhålla, att redan genom lotsfrihetsgränsens höjande anledning till klagomål i dessa övriga

hänseenden torde i viss utsträckning avlägsnas, och att därför enligt nämndens mening skäl synes föreligga att, innan ytterligare åtgärder i syfte att inskränka lotsplikten företagas, invänta verkningarna av lotsfrihetsgränsens höjande. I varje fall har nämnden, enär övriga ifrågasatta åtgärder icke torde vara av omständigheterna i sådan mån påkallade som höjning av lotsfrihetsgränsen och icke heller synas vara av beskaffenhet att i nämnvärd grad kunna inverka på behovet av lotspersonal, ej funnit anledning att för sin del närmare ingå på prövning av desamma.

Lotsstyrelsen.

Lotsstyrelsens revision.

Nuvarande ordning för revision av lotsverkets räkenskaper. Revisionen av lotsverkets räkenskaper är för närvarande uppdelad mellan lotsstyrelsen och riksräkenskapsverket, i det att revision av lotsstyrelsen underlydande redogörarens räkenskaper verkställs inom styrelsen, medan riksräkenskapsverket har att svara för revisionen av styrelsens egna räkenskaper samt lotsverkets huvudbok. Bland de lotsstyrelsen underlydande redogörarna märkas de sex lotskaptenerna, befälhavaren å lotsverkets ångfartyg Vega samt följande tjänstemän å styrelsens fyringenjörskonator, nämligen fyringenjörerna, byggmästaren och verkmästarna. De av fyringenjörer, byggmästare och verkmästare förda räkenskaperna utgöras emellertid av redovisningar över användningen av till vederbörande tjänsteman förskottsvis utanordnade medel, vilka slutredovisas genom omföringar i lotsstyrelsens egna räkenskaper. Den av ifrågavarande tjänstemäns redovisningar inom lotsstyrelsen verkställda granskningen har alltså karaktären av förgranskning i och för utgifternas slutliga fastställande, i vad på styrelsen ankommer, medan den egentliga revisionen i förevarande fall kommer att tillhöra riksräkenskapsverket såsom ombesörjande revisionen av styrelsens räkenskaper.

Angående s. k. specialrevisioners överflyttande till riksräkenskapsverket. På sätt utvisas av Kungl. Maj:ts proposition till 1924 års riksdag (nr 121) angående anslag till statskontoret, kammarrätten, riksräkenskapsverket och allmänna civilförvaltningens lönenämnd har spörsmålet om överflyttande till riksräkenskapsverket av inom vissa verk anordnade s. k. specialrevisioner varit föremål för överväganden. För inhämtande av närmare kännedom om vad sålunda i detta ämne förekommit tillåter sig organisationsnämnden hänvisa till berörda proposition. Här vill nämnden endast erinra om, att, ehuru förslag, som i samband med den i propositionen behandlade frågan om anslag till riksräkenskapsverket för budgetåret 1924/1925 framställdts rörande överflyttning av specialrevisionerna, utom vad anginge affärsverken, till riksräkenskapsverket, icke syntes vederbörande departementschef böra leda till vidtagande för det dåvarande av någon ändring av gällande ordning på ifrågavarande område, och följ-

aktligen förföllo, departementschefen dock uttalade, att det därmed icke finge för framtiden anses avgjort, att specialrevisionerna borde i den omfattning och med den organisation, som vore fallet, förbliva inom vederbörande verk.

Organisationsnämnden:

Enligt organisationsnämndens mening förefaller det ur principiell synpunkt vara riktigast och lämpligast, att, då för revision av de statliga räkenskaperna finnes inrättat ett speciellt centralt ämbetsverk, revisionen beträffande de olika förvaltningsgrenarna också koncentreras dit, i den mån särskilda omständigheter ej kunna anses till annat föranleda. Nämnden finner även skälen för en dylik koncentration vara flera. Såsom ett önskemål måste givetvis framstå, att revisionen inom administrationen äger rum efter enhetliga linjer, vilket önskemål förverkligas lättare vid revisionens samlande till riksräkenskapsverket än vid dess splittring å olika myndigheter. För en specialrevision torde ofta svårigheter föreligga att följa med och tillgodogöra sig de nyheter inom revisionstekniken, som kunna framkomma inom riksräkenskapsverket. Det synes även kunna ifrågasättas, om en specialrevision kan äga samma förutsättningar som riksräkenskapsverket med dess större och mera mångsidiga erfarenhet för ett rätt bedömande av frågor, huruvida vederbörande bestämmelser, på grund varav utbetalning skett, blivit riktigt tillämpade. Vidare medför förläggandet till riksräkenskapsverket av hela revisionen av de visst förvaltningsområde tillhörande räkenskaperna, att verket kan, om vid granskning av andra räkenskaper befunnits, att en bestämmelse blivit oriktigt tolkad, undersöka, huruvida icke samma fel insmugit sig i förstnämnda räkenskaper, och vice versa. Än ytterligare torde vara att framhålla, att det knappast kan tänkas, att specialrevisionerna påtala sådana felaktigheter beträffande räkenskaperna, vilka uppkommit såsom en följd av vederbörande centrala myndighets beslut.

I § 4 mom. 1 Kungl. Maj:t:s instruktion för riksräkenskapsverket den 27 juni 1927 (nr 280) är visserligen stadgat, att riksräkenskapsverket åligger att tillse, att revisionen vid de ämbetsverk, inom vilka granskning företages av underordnade myndigheters redogörelser, utföres på sådant sätt, att betryggande kontroll förefinnes; och har riksräkenskapsverket förty att meddela erforderliga anvisningar angående arbetets bedrivande inom dessa revisioner. Därest vederbörande ämbetsverk förklarar sig icke kunna följa dessa anvisningar, äger riksräkenskapsverket inberätta förhållandet för Kungl. Maj:t. Emellertid har den jämlikt ifrågavarande bestämmelser riksräkenskapsverket åliggande tillsynen på grund av personalbrist icke kunnat annat än i undantagsfall av verket utövas. Det förefaller dock nämnden uppenbart, att, även om ett dylikt hinder icke föreläge, förhållandena likväl icke kunna medgiva en tillsyn på sådant sätt,

att de en specialrevisions införlivande med riksräkenskapsverket åtföljande fördelarna i önskvärd grad uppnås och således de med en dylik revisions kvarblivande inom vederbörande verk förenade olägenheterna försvinna.

Under hänvisning till vad ovan anförts och då i förevarande fall några särskilda omständigheter att bära utgöra hinder för en koncentring till riksräkenskapsverket icke torde vara tillfinnandes, vill organisationsnämnden som sin mening framhålla, att övervägande skäl måste anses föreligga för överflyttande till riksräkenskapsverket av den till lotsstyrelsen för närvarande förlagda revisionen. Ett särskilt skäl för en sådan överflyttning torde för övrigt få anses ligga i den omständigheten, att, enligt vad nämnden erfarit, lotsstyrelsen har för avsikt att framtiden låta åtskilliga av de av lotskaptenerna för närvarande bestridda utgifterna i stället gäldas genom styrelsens kassa. Genom en dylik åtgärd, som ur synpunkten av vinnande av kontroll och överblick synes nämnden lämplig, kommer revisionsarbetet för specialrevisionen, därest densamma skulle äga bestånd, givetvis att minskas, men ökning att äga rum av den riksräkenskapsverket nu åliggande revisionen av lotsstyrelsens egna räkenskaper.

Personalen vid lotsstyrelsens revision utgöres av dels en ordinarie revisor (lönegrad B 21), vilken har att verkställa granskning av vederbörande redogörarens räkenskaper och, i den mån anledning därtill förekommer, upprätta promemorior, innefattande erinringar mot redovisningarna, eller uppgöra anmärkningsakter, dels ock ett extra ordinarie kanslibitråde (7:e lönegraden), som åligger att utföra granskningsarbete enligt revisorns anvisningar.

Genom revisionens införlivande med riksräkenskapsverket blir någon revisorsbefattning hos lotsstyrelsen ej längre erforderlig men kommer, enligt vad nämnden under hand inhämtat hos riksräkenskapsverket, sistnämnda ämbetsverk att bliva i behov av ytterligare en dylik befattning, vilken i likhet med övriga därstädes befintliga revisorsbefattningar torde bära hänföras till lönegraden B 22. Revisorsbefattningen hos lotsstyrelsen torde därför lämpligen överföras till riksräkenskapsverkets ordinarie stat och därvid tillika underkastas nyss nämnd förändring i lönegradshänseende.

Förutom revisionsarbete har revisorn hos lotsstyrelsen jämväl till uppgift att granska alla inkommande räkningar eller motsvarande handlingar, vilka kunna föranleda anordningar från styrelsen, samt därvid skriftligen till- eller avstyrka medels utanordnande med angivande av den riksstats- eller räkenskapstitel, varå utgiften bör i räkenskapen avföras. För denna del av revisorns arbete ävensom granskningen av lotsstyrelsen underställda redogörarens redovisningar över erhållna förskott torde efter revisionens överflyttande till riksräkenskapsverket den hos lotsstyrelsen an-

ställdes kamreraren böra svara. Av det följande framgår, att, om, såsom där föreslås, en extra ordinarie kansliskrivarbefattning inrättas hos styrelsen, någon ytterligare ny arbetskraft till biträde åt kamreraren i anledning av det honom genom övertagande av vissa revisorns arbetsuppgifter förorsakade merarbetet åtminstone tillsvidare ej erfordras. Vid sådant förhållande har nämnden funnit sig böra föreslå, att vid revisionens överflyttning till riksräkenskapsverket jämväl den extra ordinarie kanslibiträdesbefattningen indrages.

Frågan om huruvida riksräkenskapsverket i och för revisionens övertagande blir i behov av förstärkning av sin personal utöver vad förut sagts torde få bliva föremål för närmare prövning inom verket.

Förslag.

Under hänvisning till vad ovan anförts föreslår organisationsnämnden, att revisionen inom lotsstyrelsen överflyttas till riksräkenskapsverket, samt att därvid revisorsbefattningen hos styrelsen överföres å riksräkenskapsverkets ordinarie stat med placering i lönegraden B 22 och den hos styrelsen inrättade extra ordinarie kanslibiträdesbefattningen i 7:e lönegraden indrages.

Härigenom kan beräknas uppkomma minskning med 7 668 kronor (beloppet å G-ort i högsta löneklassen inom lönegraden B 21) i avlöningarna till ordinarie tjänstemän hos lotsstyrelsen samt med 2 520 kronor (beloppet å G-ort i lägsta löneklassen inom 7:e lönegraden för extra ordinarie befattningshavare) i grundavlöningarna till icke-ordinarie befattningshavare hos styrelsen, vartill kommer minskning i kostnaderna för avlöningsförhöjningar till icke-ordinarie tjänstemän samt för dyrtids- och dyrtidstillägg.

Emellertid må erinras om, att, såsom nyss sagts, nämnden i det följande föreslår inrättande hos styrelsen av en extra ordinarie kansliskrivarbefattning.

Viss fördelning i bokföringshänseende av lotsverkets utgifter.

Under sitt utredningsarbete har organisationsnämnden erhållit uppmärksamheten fäst därå, att i bokföringen för lotsverket för närvarande icke ingår någon genomförd fördelning av utgifterna i lotsinrättningen, fyrrättningen, livräddningsanstalterna och lotsverket i dess helhet avseende kostnader. Därjämte har för nämnden uppgivits, att, ehuru det inom lotsstyrelsen framstått som ett önskemål att kunna verkställa en dylik fördelning, detta dock på grund av personalbrist hitintills icke kunnat äga rum.

Organisationsnämnden:

Enligt organisationsnämndens mening måste det vara av ej ringa värde att utan onödig omgång ur bokföringen kunna inhämta uppgifter om kostnaderna för olika ändamål beträffande de särskilda delarna av verkets förvaltningsområde samt totalkostnaderna för dessa delar ävensom dylika uppgifter ifråga om ändamål, för lotsverket gemensamma. Genom en sådan möjlighet torde i högre grad än vad för närvarande är fallet vinnas underlag för vidtagande av åtgärder, ägnade att medföra besparingar eller förbättringar av organisatorisk art, och anslagsberäkningarna synas även komma att underlättas. En uppdelning, varom här rör sig, är jämväl av intresse för belysande av spörsmålet om i vad mån kostnaderna för vederbörande förvaltningsgrenar motsvaras av inflytande lotspenningar och fyr- och båkavgifter.

En åtgärd av förevarande slag synes sålunda organisationsnämnden vara av den betydelse, att den jämförelsevis ringa kostnad, som dess genomförande kan komma att medföra för statsverket, icke torde böra lägga hinder i vägen därför. Nämnden har inhämtat, att för ändamålet skulle erfordras, att kamreraren hos lotsstyrelsen, vilken tjänsteman har att bland annat ansvara för den inom styrelsen förekommande, till dess kassa ej speciellt hänförliga bokföringen, får till sin hjälp, utöver vad för närvarande i sådant hänseende är fallet, ytterligare en befattningshavare i biträdesgraden. Därjämte har uppgivits, att genom denna anordning även skulle kunna, åtminstone tillsvidare, mötas den ökning av arbetet å kamrerarens avdelning, som är att vänta vid en överflyttning av lotsstyrelsens revision till riksräkenskapsverket. Större delen av det arbete, som kommer att åvila den befattningshavare, vilken sålunda skulle ställas till kamrerarens förfogande, torde bliva av jämförelsevis kvalificerad art, och det synes nämnden, att ifrågavarande befattningshavare bör erhålla ställning som extra ordinarie kansliskrivare i 11:e lönegraden.

Den närmare utformningen av ifrågavarande kostnadsfördelning, uppgörande och fastställande av därför erforderliga blanketter m. m. torde få ankomma på vederbörande.

Förslag.

Nämnden föreslår alltså, dels att en kostnadsfördelning, som ovan avsetts, kommer till stånd, dels ock att, därest så sker, hos lotsstyrelsen inrättas en extra ordinarie kansliskrivarbefattning i 11:e lönegraden.

Kostnaderna för grundavlönning till denna befattningshavare komma att uppgå till 3 144 kronor, med vilket belopp nämligen avlöningen i lägsta löneklassen inom nämnda lönegrad utgår å G-ort. Härtill komma kostnaderna för avlöningsförhöjningar samt dyrtids- och dyrortstillägg. —

Nämnden har förut föreslagit indragning hos styrelsen av bland annat en extra ordinarie kanslibitträdesbefattning i samband med revisionens överflyttande till riksräkenskapsverket.

Anställande hos lotsstyrelsen av en elektrotekniskt utbildad ingenjör.

Från lotsstyrelsens sida har för organisationsnämnden framhållits såsom synnerligen angeläget, att hos styrelsen snarast möjligt anställas en elektrotekniskt utbildad, å radiotekniken specialiserad ingenjör. Denna fråga får nu nämnden upptaga till behandling.

Lotsstyrelsens tekniska personal. Lotsstyrelsens tekniska personal utgöres för närvarande av överfyringenjören, som är ledamot av styrelsen och chef för dess fyringenjörkontor, 2 fyringenjörer, 1 byråingenjör, 1 byggmästare, 2 verkmästare, 1 materialförvaltare och 1 ritare. Ifrågasvarande befattningar äro samtliga ordinarie med undantag av den ena verkmästarbefattningen och ritarbefattningen, vilka äro extra ordinarie tjänster.

Tidigare vidtagna eller ifrågasatta förändringar beträffande den tekniska personalen. Senast inrättade äro befattningarna såsom byråingenjör, extra ordinarie verkmästare och ritare, ehuru tillskapandet av byråingenjör- och ritarbefattningarna icke medförde någon personalökning utan blott innebar beredandet av fastare anställning åt förut hos styrelsen sysselsatt arbetskraft. Vad befattningarna såsom byråingenjör och extra ordinarie verkmästare angår, tillkommo desamma i anledning av en av *lotsstyrelsen* i skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 augusti 1929 gjord hemställan om att å extra stat måtte uppföras en byråingenjörbefattning och en verkmästarbefattning. Skrivelsen, däri styrelsen jämväl anhöll om uppförande å sådan stat av en fyringenjörbefattning, innehöll till stöd för förslagen om inrättande av de ifrågasvarande båda ingenjörstjänsterna huvudsakligen följande:

»Jämlikt den för styrelsen gällande instruktion åligger styrelsen bland annat att vaka över att lotsverket tillhörande inrättningar och anstalter av alla slag behörigen vidmakthållas. Dessa inrättningar och anstalter äro av skiftande natur men kunna sammanföras till i huvudsak tre grupper, nämligen byggnader, apparater och maskinerier samt flytande materiel. Bland byggnaderna märkas: fyrbyggnader, mistsignalhus, hostads- och ekonomihus för lots- och fyrplatser, byggnader för varv och gasstation, hamnar och bryggor; bland apparaterna och maskinerierna: fyrapparater, mistsignalapparater, motorer, ång- och elektriska maskinerier samt livräddningsapparater; och bland den flytande materielen: tjänstefartyg, furskepp, motorbåtar, lys- och ljudbojar.

Vad särskilt angår apparaterna och maskinerierna är att taga i betraktande den fortgående utvecklingen på detta område i syfte att förbättra säkerhetsanordningarna för sjöfarten, varigenom dessa apparater och maskinerier kommit att kräva allt större mått av tillsyn och omvårdnad. De apparater och maskinerier, vilka äro hänförliga till en del av de här ovan uppräknade grupperna, hava under årens lopp även ökat i antal, vilket åskådliggöres genom följande sammanställning:

	Fyrar	Mistsignalstationer å fyrar	Fyrskipp ¹	Lysbojar och ljudbojar
1900	285	35	19 därav 3 i reserv	24
1914	365	45	22 därav 4 i reserv	79
1929	461	47	25 därav 5 i reserv	103

— — — De båda fyringenjörerna och verkmästarna² handhava skötseln av byggnads- och maskinarbetena ute i distrikten och hava arbetet sinsemellan uppdelat på så sätt, att en fyringenjör med hjälp av en verkmästare med maskinutbildning svarar för maskinanläggningarna och apparatutrustningen och en fyringenjör jämte den andre verkmästaren, som är utbildad i byggnadsfacket, svarar för lotsverkets byggnader. Till den sistnämnde ingenjörens arbetsområde hör sålunda utredningar rörande byggande å land och i vatten och övervakande av utförandet av byggnadsarbetena ute i distrikten. Honom åligger dessutom redigeringen av fyrlistan, en publikation på över 500 sidor med en myckenhet tabelltryck, vilken utkommer vartannat år. De år fyrlistan icke utkommer i sin helhet utgives ett supplement, även detta av ansenlig omfattning. Enbart arbetet med fyrlistan, då detsamma vartannat år återkommer, tager en tid av cirka två månader i anspråk.

Den förstnämnde ingenjören har på sin lott arbeten rörande bland annat fyrapparater, mistmaskinerier och radioanläggningar och har dessutom sig anförtrodd den synnerligen arbetskrävande tillsynen å den flytande materielen. Såsom av ovanstående uppgifter framgår, har antalet av såväl fyrapparater och mistmaskinerier som fyrskipp samt lysbojar och ljudbojar ökat högst avsevärt under de senaste 30 åren. Redan härigenom har arbetsbördan för denne ingenjör ökat betydligt, men vad som i än större grad bidragit härtill är den förändrade karaktären av ifrågavarande inrättningar och anstalter. Medan sålunda för 15 å 20 år sedan mistsignalapparaterna till icke ringa del utgjordes av mistlurar, som drevos med handkraft, siréner för ånga, kanoner och klockor, hava under nämnda år, jämte det att apparaterna ändrats, icke mindre än omkring 20 nya större motormaskinerier för drivandet av apparaterna anskaffats för mistsignalstationerna i land. På fyrskuppen hava motsvarande ändringar och anskaffningar skett. Antalet av under berörda tid nytillkomna större mistmaskinerier utgör på fyrskipp 13. — — — För tillsynen av arbetena ute i distrikten nödgas den fyringenjör, som har byggnaderna på sin lott, att årligen tillbringa största delen av tiden april—oktober på resor, varför endast omkring tre och en halv månader av året av vederbörande kunna — under förutsättning att semester skall få åtnjutas — ägnas åt arbetet på tjänsterummet. Den andre ingenjören använder i genomsnitt cirka 140 dagar om året till resor, men hans resor falla icke inom en viss period utan fördela sig någorlunda jämnt på årets alla månader. Dessa resor äro icke sällan mycket kortvariga och taga stundom endast ett par dagar i anspråk. Härigenom blir emellertid arbetstiden synnerligen splittrad. I allmänhet kan icke sammanhängande tid av mera avsevärd längd påräknas för arbetet å tjänsterummet. Oftast stå därför endast några få dagar i följd till förfogande för detta arbete. Därvid upptages tiden till största delen med handläggning av löpande ärenden.

Då fyringenjörerna sålunda nödgas tillbringa en så avsevärd tid på resor, kan endast föga tid användas för det egentliga byråarbetet, som emellertid utgör en

¹ Samtliga fyrskipp äro även mistsignalstationer.

² Den ena numera benämnd byggmästare.

mycket viktig del av ingenjörernas verksamhet. Dit hör sålunda uppgörandet av förslag till reparation, komplettering och nyanskaffning av materiel, vilka arbeten kräva vidlyftiga såväl konstruktions- och ritningsarbeten som beräkningar, yttranden i anledning av förslag till säkerhetsanstalter, vilka inkomma från myndigheter, korporationer och enskilda och vilka mången gång jämväl fordra omfattande utredningsarbete, införande i olika liggare av erforderliga uppgifter, en vidlyftig medelsredovisning etc. Särskilt menligt torde det få anses, att så föga tid kan anslås till det viktiga och ansvarsfulla arbetet med uppgörande av förslag till reparations- och underhållsarbeten å materielen. På grund av den knappa tillgången på kompetent personal måste det understundom inträffa, att styrelsen icke är i tillfälle att med sådan säkerhet styrelsen anser önskvärd kunna bedöma riktigheten av gjorda beräkningar och dylikt.

De svårigheter, lotsstyrelsen på grund av otillräcklig teknisk personal under senare tid haft att kämpa med, hava med åren blivit allt större och måste alltjämt ökas på grund av den hastiga utvecklingen inom fyrteknikens område. Från sjöfartens sida resas ständigt nya anspråk på ökat antal säkerhetsanstalter och på förbättring av redan befintliga. Lotsstyrelsen har i den mån det varit möjligt sökt att tillmötesgå dessa i allmänhet väl berättigade önskemål, men då åtskilliga av berörda arbeten fordra specialstudier och ett omfattande utredningsarbete, var till styrelsens fyringenjörer sakna tid, hava icke sällan viktiga uppgifter fått anstå och i och för sig behövliga arbeten måst eftersättas.

Utom den sålunda berörda ökningen uti byråarbetet, som i form av ökat utredningsarbete rörande förbättring och modernisering av redan befintlig materiel automatiskt inträder med den raska utvecklingen på det tekniska området, har denna utveckling skapat helt nya arbetsområden, såsom exempelvis Ortsbestämning medelst radio.

Den sålunda alltjämt växande omfattningen av byråarbetet har ökat överfyringenjörernas och fyringenjörernas arbetsbörda till den grad, att den hotar bliva dem övermäktig. Därest icke viktiga och för sjöfartens säkerhet nödvändiga arbeten skola eftersättas, synes det oundgängligen nödigt, att styrelsens tekniska personal utökas. För det krävande byråarbetet finner lotsstyrelsen ytterligare en fyringenjör behöva anställas. På honom skulle överflyttas vissa uppgifter, som nu åvila de båda fyringenjörerna. Åt honom skulle vidare anförtros utrednings- och konstruktionsarbete rörande förbättring och modernisering av maskinella anordningar, särskilt handläggning av radioörenden, undersökningar rörande fyrapparater och ljuskällor, redigeringen av fyrlistan. Ytterligare skulle han biträda överfyringenjören med sådana uppgifter, som falla inom det internationella samarbetet. Då denne ingenjör skulle ha sin verksamhet förlagd huvudsakligen inom styrelsen och hans tid endast i obetydlig grad skulle komma att upptagas av resor, torde han lämpligen vid behov kunna anlitas såsom vikarie för överfyringenjören. Under nuvarande förhållanden, då fyringenjörernas egen arbetsbörda endast sällan medgiver vikariat å överfyringenjörernas befattning, saknar överfyringenjören tillfälle att i den utsträckning, som vore önskligt, genom resor personligen tillse anstalterna i distrikten eller där pågående arbeten. Att överfyringenjören, vilkens tid är så gott som uteslutande upptagen av arbetet på ämbetsrummet, på grund av bristande tid endast sällan kan förskaffa sig en på egen iakttagelse grundad kännedom om förhållandena på ena eller andra platsen, varigenom möjligheten att själv framkomma med uppslag till förbättring av säkerhetsanstalterna begränsas högst betydligt, innebär även en mycket allvarlig olägenhet, som det är av vikt att avhjälpa.

extra reservationsanslag å 10 000 kronor. Till stöd härför anförde styrelsen, efter att hava åberopat sin framställning av den 30 augusti 1929 om utökning av den tekniska personalen, följande:

»Utbyggnaden av radiofyrrar skulle för styrelsens tekniska personal, av vilken icke någon är utbildad elektrotekniker, medföra en högst avsevärt ökad arbetsbörda. Det kräves nämligen ett tidsödande arbete med uppgörande av ritningar och kostnadsförslag för i samband med radiofyrars anordnande erforderliga arbeten å de särskilda platserna. Därjämte kan — såsom styrelsen tidigare i annat sammanhang omnämnt — i en del fall vara erforderligt att verkställa lokala undersökningar, huruvida en för anordnandet av radiofyr föreslagen plats är ur radioteknisk synpunkt härför lämplig. Det är vidare önskvärt att en tjänsteman i styrelsen är närvarande vid radiofyrars installation. Härtill kommer att radiofyrarna måste med lämpliga mellanrum överses och deras tillfredsställande funktionerande kontrolleras, varjämte personalen måste instrueras, m. m. Med den erfarenhet styrelsen har från redan befintliga radioanläggningar framstår det för styrelsen såsom oundgängligen nödvändigt att — därest radiofyrar skola komma till utförande — styrelsens tekniska personal utökas med ytterligare en ingenjör. Att lägga ovan angivna göromål å den hos styrelsen nu anställda personalen låter sig nämligen med hänsyn till den arbetsbörda, som redan åvilar densamma, icke göra. Genom anställandet av en ny ingenjör skulle fyringenjören för maskin- och fartygsärenden, som det för närvarande bland annat tillkommer att handhava arbeten med avseende å lotsverkets radioanläggningar, kunna i stor utsträckning befrias härifrån. Härigenom skulle han mera utslutande kunna ägna sig åt sina övriga arbetsuppgifter beträffande fyr- och mistsignalanläggningar, fyrskepp och en del annan flytande materiel.

Den nya ingenjören, som bör vara utbildad som elektrotekniker och specialiserad på radiotekniken, skulle hava att närmast övervaka lotsverkets radio- och andra elektriska anläggningar. Placerad å fyringenjörkontoret skulle han vidare — i den mån hans egentliga arbetsuppgifter sådant medgäve — kunna lätta den arbetsbörda, som alltför hårt åvilar vissa fyringenjörkontorets tekniska tjänstemän, varjämte möjlighet skulle kunna beredas överfyringenjören att företaga erforderliga tjänsteresor.

Vad angår avlöningsförmånerna till den nya befattningshavaren, som bör hava avlagt teknisk högskoleexamen samt därefter förvärvat erforderlig praktisk erfarenhet på området, får styrelsen till en början erinra, att fyringenjör är placerad i lönegraden B 26. Då de arbetsuppgifter, som avses att åläggas den nye befattningshavaren, motsvara fyringenjörns åligganden, borde den nye befattningshavaren, därest han uppfördes å ordinarie stat, i lönehänseende jämställas med fyringenjör. Styrelsen anser sig emellertid icke kunna för närvarande ifrågasätta, att styrelsens stat utökas på angivet sätt, utan torde den nya ingenjören avlönas med ett särskilt arvode. Vid beräkandet av storleken å detta arvode torde fyringenjörns lön, som exklusive dyrtidstillägg utgör lägst 8 500 kronor, högst 10 020 kronor, få tagas till utgångspunkt. För att kunna erhålla en med elektrotekniken väl förtrogen, dugande tjänsteman torde det vara nödvändigt att, då ordinarie anställning icke kan erbjudas honom, sätta det till honom utgående arvodet högre än åtminstone begynnelselönen för fyringenjör jämte dyrtidstillägg därå, förslagsvis till 10 000 kronor för år. Å arvodet skulle dyrtidstillägg icke utgå. Medel till detta arvode synes lämpligen böra anvisas å riksstaten såsom ett extra reservationsanslag, utöver det ordinarie förslagsanslaget till lots- och fyrinrättningen.»

Lotsstyrelsens framställning den 9 november 1931 om anställande av ytterligare en ingenjör ledde icke till något resultat.

Organisationsnämnden:

Vid bedömande av frågan om anställande hos lotsstyrelsen av en elektrotekniskt utbildad, inom radiotekniken specialiserad ingenjör torde vara att tillse, dels om det på grund av omständigheterna framstår såsom i och för sig angeläget att tillföra styrelsens tekniska personal, bland vilken för närvarande icke finnes någon befattningshavare med elektroteknisk utbildning, det ytterligare mått av kompetens, varom här är fråga, dels ock huruvida det kan anses påkallat att bereda den nuvarande tekniska personalen lättnad i arbetsbördan eller tillfälle att i högre grad än vad förhållandena nu medgiva ägna sig åt vissa delar av tjänsten. Dessa båda spörsmål vill organisationsnämnden här i nyss angiven ordning upptaga till skärskådande.

Den i lotsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 november 1931 framlagda planen för anordnande av radioanläggningar till tjänst för navigeringen i de rikets kuster omgivande farvattnen avsåg bildande av ett system av radiofyrrar, anlagda vid vissa bevakade optiska fyrrar och å ett flertal fyrskepp. Utbyggnaden av föreslagna nya radiofyrrar, tillhopa 22 stycken, därav 2 stycken reservstationer, skulle ske i fem etapper. I den första utbyggnadsperioden, som avsågs att omfatta budgetåret 1932/1933, ingingo radiofyrrar å 3 fyrskepp och vid 3 fyrplatser. Vid anmälan inför Kungl. Maj:t av den ifrågavarande planen anförde emellertid vederbörande departementschef (10 H.T. 1932: sid. 50), att, ehuru det utan tvivel vore av vikt, att vårt lands sjösäkerhetsanstalter snarast möjligt fullständigades med anordningar, genom vilka radion på ett effektivt sätt toges i anspråk för fartygens pejlingar, departementschefen dock icke funnit möjligt att under den korta tid, som stått till buds för frågans prövning, taga ställning till det ekonomiskt omfattande förslag, som av lotsstyrelsen framlagts. Departementschefen anhölle alltså att i sinom tid få återupptaga detta spörsmål, då utredningen hunnit undergå närmare granskning. I enlighet med detta uttalande av departementschefen upptogs icke lotsstyrelsens förslag om anvisande av medel för den första utbyggnadsperioden bland de äskanden, Kungl. Maj:t förelade 1932 års riksdag. Statsmakterna hava icke heller sedermera intagit någon ställning till den av lotsstyrelsen framlagda planen i dess helhet, men på förslag av Kungl. Maj:t, efter framställningar därom av lotsstyrelsen, hava medel anvisats, vid 1933 års riksdag till 3 och vid 1934 års riksdag till 2 av de i den första utbyggnadsetappen ingående radiofyrrarna. De till lotsverket hörande, färdigställda radiofyrrarna uppgå för närvarande till ett antal av sex, däribland de av 1933 års riksdag beslutade, vartill komma de under byggnad varande radiofyrrarna, till vilka innevarande års riksdag beviljat medel.

Beträffande utbyggandet av ytterligare radiofyrrar har organisationsnämnden inom lotsstyrelsen inhämtat, att styrelsen har för avsikt att jämväl i fortsättningen hemställa om medel för ett successivt förverkli-

gande av 1931 års plan, dock sannolikt med iakttagande av en del mindre modifikationer däri, som torde böra äga rum, bland annat efter det under år 1933 delegationer från Sverige och andra vederbörande länder överenskommit om vissa riktlinjer att följas vid ordnandet av radiofyrväsendet i de Sverige omgivande farvattnen. Vidare har för nämnden uppgivits, att den takt, varmed för närvarande byggandet av nya radiofyrrar för lotsverkets räkning pågår, synes ur synpunkten av arbetenas ändamålsenliga bedrivande vara den lämpligaste, varför lotsstyrelsen torde komma att åtminstone tillsvidare inskränka sig till att begära medel till två nya radiofyrrar för varje budgetår. Såsom förut angivits hava statsmakterna visserligen icke tagit ståndpunkt till frågan om utbyggande i större skala av vårt lands radiofyrväsende, men organisationsnämnden anser sig dock hava anledning utgå ifrån, att med hänsyn till den stora betydelse för navigeringen, radiopejlingen numera har, statsmakterna komma att ställa sig välvilliga till en strävan i berörda hänseende.

Ehuru alltså radiofyrrarnas antal icke ökats och icke heller torde komma att ökas med den hastighet, som med 1931 års plan torde hava förutsatts, synes dock, i enlighet med vad antytts, sannolikt, att utvecklingen på området kommer att fortskrida ungefär på samma sätt som för närvarande är fallet. Då sålunda i fortsättningen radiofyrrarna synas komma att utgöra en allt större och betydelsefullare del av säkerhetsanstalterna för sjöfarten, måste det enligt organisationsnämndens mening framstå såsom en brist, att den myndighet, under vilken ifrågavarande anstaltsväsende närmast lyder, och som är för detsamma ansvarig, icke inom sig äger tillgång till tjänsteman, i anseende till utbildning och erfarenhet särskilt skickad för de speciella, ofta invecklade uppgifter av teknisk natur, som inom området för radiofyrväsendet erbjuda sig. Framför allt torde olägenheterna härav göra sig gällande under tiden för det i här förevarande avseende pågående nydaningsarbetet. Sålunda må nämnas, att under de nuvarande personalförhållandena lotsstyrelsen är nödsakad att vid anordnande av radiofyrrar anlita specialingenjör utom verket dels vid uppgörande av slutligt förslag och program för anläggningarna, dels för kontrollering av arbetsutförandet, dels ock för radiofyrrarnas kalibrering. Detta senare sker för vinnande av den för de radiopejlande fartygen mycket viktiga kändomen om, huruvida vid radiofyrrarna förefinnas några sektorer, inom vilka radiovågorna ej fortplanta sig rätlinigt och vilkas bäringar alltså ej äro rättvisande. Till ersättning för dylikt biträde av specialutbildad ingenjör har beträffande de båda för närvarande under inrättande varande radiofyrrarna beräknats ett belopp av tillhopa 6 000 kronor, vilken kostnad för anlitage av arbetskraft utom lotsstyrelsen ej behövt ifrågakomma, därest styrelsen hos sig haft anställd ingenjör med här ifrågavarande kompetens. Under förutsättning av dylik utökning av styrelsens egen tekniska personal bortfalla alltså vid det fortsatta utbyggandet av radiofyrsystemet särskilda arvoden för nu berörda ändamål. Bland andra rö-

rande radiofyrrarna ifrågakommande arbeten, beträffande vilka en speciell teknisk sakkunskap kan anses nödvändig eller åtminstone önskvärd, märkas undersökningar, som i vissa fall kunna vara påkallade för utrönande av huruvida en plats, vilken föreslagits för anordnande av radiofyr, är ur radioteknisk synpunkt härför lämplig, undersökningar och justeringar av radiofyrrarnas fältstyrka, kontroll och översyn i övrigt med lämpliga mellanrum samt instruerandet av radiofyrpersonalen.

Med hänsyn till vad sålunda anförts finner organisationsnämnden starka skäl tala för, att hos lotsstyrelsens ingenjörspersonal numera bör vara att finna specialkompetens jämväl å det område, som här berörts. Ytterligare en anledning härtill utgör den omständigheten, att beträffande säkerhetsanstalterna för sjöfarten den moderna radiotekniken kommer till användning även annorledes än genom inrättandet av radiofyrrar. Sålunda äro flera av fyrskeppen utrustade med radiotelefon- eller radiotelegrafanläggningar, och en ökning av antalet dylika anläggningar för trådlös förbindelse torde jämväl vara att emotse. Vidare är den sedan några år pågående elektrifieringen av fyrrar ägnad att stärka behovet av att den elektrotekniska utbildningen blir företrädd hos nämnda personal.

I detta sammanhang vill organisationsnämnden meddela, att vid fyrväsendet i vart och ett av de övriga tre nordiska länderna en ingenjör, utbildad som elektrotekniker, finnes anställd.

Beträffande härefter frågan om önskvärdheten av att för den nuvarande tekniska personalen skapa lättnad i arbetsbördan eller tillfälle att i större utsträckning, än vad omständigheterna nu tillåta, ägna sig åt vissa tjänsteuppgifter, vill organisationsnämnden hänvisa till vad lotsstyrelsen i ovan omförmälda skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 augusti 1929 härom anförde. I skrivelsen framhölls, att på grund av stegring i antalet säkerhetsanstalter och den raska utvecklingen på det tekniska området öfverfyringenjörernas och fyringenjörernas arbetsbörda ökats till den grad, att den hotade bliva dem övermäktig, samt hemställdes, att å extra stat måtte uppföras en fyringenjörsbefattning, en byråingenjörsbefattning och en verkmästarbefattning. I enlighet med förslag av den ekonomisakkunnige — som anförde, att den snabba utvecklingen på fyrväsendets område otvivelaktigt medfört ett ökat behov av tekniskt utbildade arbetskrafter inom lotsstyrelsen, men att det dock knappast syntes tillrådligt att med en gång så avsevärt utöka personalen — föranledde framställningen inrättandet av de nuvarande befattningarna såsom byråingenjör och extra ordinarie verkmästare men medförde icke något resultat beträffande den begärda nya fyringenjörsbefattningen. Då emellertid — jämför ovan sid. 37 — den nyutnämnde byråingenjören varit anställd hos lotsstyrelsen alltsedan år 1921, utgjordes tillskottet till den tekniska personalen blott av en extra ordinarie verkmästare. De skäl, som av lotsstyrelsen i ifrågavarande skrivelse åberopats för utökning jämväl i realiteten av ingenjörspersonalen, synas organisationsnämnden vara giltiga även nu och i viss mån på grund

av den alltjämt fortgående utvecklingen av fyr- och mistsignalväsendet hava ökad bärkraft. Särskilt synes det vara väl motiverat, att fyringenjören för maskin- och fartygsärenden erhåller den avlastning i sin arbetsbörda, som skulle åtfölja anställandet av en ingenjör med huvudsaklig uppgift att handhava arbeten rörande lotsverkets radio- och andra elektriska anläggningar. Vad lotsstyrelsen anfört rörande beredande av möjlighet för överfyringenjören att företaga erforderliga tjänsteresor synes nämnden jämväl värt beaktande. Organisationsnämnden anser alltså, att i anseende till den lotsstyrelsens tekniska personal numera åvilande arbetsmängden anställandet hos styrelsen av ytterligare en ingenjör är påkallat.

Vad angår avlöningsförmånerna till den nye befattningshavaren har lotsstyrelsen i sin skrivelse den 9 november 1931, under framhållande att styrelsen ansåge sig icke kunna för det dåvarande ifrågasatta befattningshavarens uppförande å ordinarie stat, föreslagit, att han skulle avlönas med ett särskilt arvode, vid vars bestämmande fyringenjörs lön (lönegraden B 26) borde tagas till utgångspunkt, och som av styrelsen ifrågasatts till 10 000 kronor för år. Härå skulle dyrtidstillägg icke utgå. Organisationsnämnden, som icke heller ansett sig böra föreslå inrättande för närvarande av en ny ordinarie befattning, förordar, att för här förevarande ändamål en tjänst uppföres å extra stat. Vidkommande den lönegrad, som därvid bör ifrågakomma, anser organisationsnämnden, att tjänsten lämpligen bör hänföras till lönegraden B 24. Den nuvarande byråingenjörsbefattningen är placerad i denna lönegrad.

Förslag.

Under återopande av vad sålunda anförts föreslår organisationsnämnden, att för beredande av möjlighet till anställande hos lotsstyrelsen av en elektrotekniskt utbildad, å radiotekniken specialiserad ingenjör måtte å extra stat uppföras en befattning i lönegraden B 24.

De årliga kostnaderna härför kunna beräknas till 8 580 kronor (näst högsta löneklassen inom nämnda lönegrad å G-ort), vartill komma dyrtids- och dyrtidstillägg.

Lots- och fyrinrättningen.

Avlöningsfrågor m. m.

Hittills för befattningshavare vid lots- och fyrstaten företagna lönerogleringar.

Jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade den 18 oktober 1912 chefen för sjöförsvarsdepartementet sakkunniga för att inom departementet biträda med utredning och avfattande av förslag beträffande löneroglering för lotsverket jämte i sammanhang därmed stående frågor. De sakkunniga, vilka antogo benämningen *lotsverkets lönerogleringskommission*, avgåvo den 15 mars 1913 tryckt betänkande i ämnet. Sedan vissa yttranden infordrats över betänkandet samt departementschefen, med hänsyn till att därvid delvis nya synpunkter och uppslag i frågan framkommit, anlitat biträde av ytterligare sakkunniga, avlät Kungl. Maj:t till 1914 års senare riksdag proposition, nr 228, angående anslag till lots- och fyrinrättningen med livräddningsanstalterna m. m., vilken proposition bl. a. innefattade förslag till löneroglering för personalen. Propositionen blev av riksdagen i huvudsak bifallen.

Den väsentligaste förändring, som genom 1914 års löneroglering ägde rum, bestod däri, att lotspersonalen, vilken tidigare icke åtnjutit någon fast avlöning av statsmedel utan ägt uppbära och sig emellan fördela de jämlikt fastställd lotsledsförteckning efter olika taxor utgående avgifterna för verkställd lotsning, lotspenningarna, tillförsäkrades vissa fasta avlöningsförmåner å ordinarie stat. I samband därmed föreskrevs, att lotspersonalen ägde åtnjuta viss del av de vederbörande lotsplats tillfallande lotspenningarna, under det att återstoden skulle tillfalla statsverket.

Med föranledande av den sålunda beslutade lönerogleringen — vilken trädde i tillämpning från och med år 1915 — utfärdade Kungl. Maj:t den 1 oktober 1914 kungörelse angående villkor och bestämmelser för åtnjutande av de i staterna för befälet vid lotsverket, för lotspersonalen, för fyrpersonalen och för personalen å lotsverkets ångfartyg upptagna avlöningsförmåner (nr 270).

Sedermera uppdrog Kungl. Maj:t den 19 augusti 1921 på hemställan av chefen för handelsdepartementet åt *lotsstyrelsen att med biträde av*

två lönetekniskt sakkunniga personer verkställa utredning och framlägga förslag till ny reglering av avlöningsförmånerna för personalen vid lots- och fyrinrättningen. För utredningen skulle gälla samma direktiv, som givits åt 1902 års löneregeringskommitté, då kommittén den 3 december 1920 erhöi i uppdrag att utarbete förslag till ny definitiv löneregering för befattningshavare vid vissa grenar av den civila statsförvaltningen. Nämda direktiv inneburo, dels att utredningen i huvudsak skulle in-skränka sig till rent lönetekniska spörsmål och sålunda i regel icke be-röra frågor av organisatorisk natur, dels att det dåmera för kommunika-tionsverken i tillämpning bragta avlöningssystemet borde tjäna till led-ning vid utredningsarbetet, varigenom man komme att utgå från det prisläge, som, att döma av stegringen i levnadskostnaderna under åren närmast före världskriget, skulle under normala förhållanden varit rå-dande i början av 1920-talet, dels ock att dyrtidstillägg å avlöningarna borde utgå efter motsvarande grunder som vid kommunikationsverken.

Sedermera tillkallade departementschefen jämlikt Kungl. Maj:ts be-myndigande vissa personer att såsom representanter för vederbörande personalgrupper såsom sakkunniga biträda vid arbetet, med rätt för dem att, utan att deltaga i beslutet, få avvikande meningar antecknade till protokollet.

Den 25 februari 1922 överlämnade lotsstyrelsen och de lönesakkunniga ett till trycket befordrat betänkande med utredning och förslag rörande löneregering för befattningshavare vid lots- och fyrstaten m. m., vid vil-ket betänkande fogats av vissa bland personalrepresentanterna avgivna särskilda yttranden i ämnet. Förslaget, med en mindre jämkning däri, förelades därefter riksdagen i proposition den 10 mars 1922, nr 181, an-gående reglering av löneförhållandena för befattningshavare vid lots- och fyrstaten m. m., vilken proposition i allt väsentligt bifölls av riksdagen (skrivelse den 3 juni 1922, nr 231).

I anslutning till den sålunda beslutade *1922 års löneregering* utfärda-des Kungl. Maj:ts avlöningsreglemente den 9 juni 1922 (nr 379) för be-fattningshavare vid lots- och fyrstaten. Detta trädde i kraft den 1 januari 1923 och är fortfarande gällande med vissa däri genom kungörelse den 12 juni 1925 (nr 244) vidtagna ändringar, föranledda av en vid 1925 års riksdag beslutad avlöningsrevision för kvinnliga befattningshavare i sta-tens tjänst. Reglementet ansluter sig i princip till det för övriga ny-reglerade förvaltningsgrenar tillämpade avlöningssystemet men innehåller tillika ett antal bestämmelser, betingade av de inom lotsverket i vissa hänseenden rådande säregna förhållandena.

I brev till lotsstyrelsen den 30 november 1922 har Kungl. Maj:t, med tillämplighet från och med den 1 januari 1923, meddelat dels tilläggsbe-stämmelser till avlöningsreglementet den 9 juni 1922 för befattningshava-re vid lots- och fyrstaten, dels ock avlöningsbestämmelser för icke-ordi-

narie befattningshavare vid samma stat. I nämnda tilläggsbestämmelser hava sedermera genom olika brev till lotsstyrelsen ävensom kungörelse den 23 december 1932 (nr 592) skett vissa ändringar.

Lotspersonalens andel i lotspenningarna.

I det nu gällande avlöningsreglementet för befattningshavare vid lots- och fyrstaten har för lotspersonalen bibehållits det genom 1914 års löne-reglering införda systemet med fast lön och andel i lotspenningar vid lotsplatsen, vilken andel, utgörande 40 % av lotsplatsens lotspenningin-komst, enligt vissa grunder fördelas i lotslotter på vederbörande vid plat-sen anställda befattningshavare. Organisationsnämnden har funnit sig böra föreslå vidtagande av vissa beskrningar av den till personalen nu ut-gående andelen i lotspenninginkomsten. Emellertid anser nämnden lämpligt, att innan ifrågavarande förslag av nämnden närmare utvecklas och moti-veras, redogörelse lämnas för de synpunkter, som i samband med 1914 och 1922 års lönerogleringar gjorts gällande beträffande frågan om lotsarnas andel i lotspenninginkomsten och det därmed sammanhängande spörs-målet om deras fasta avlöning. Härom får nämnden anföra följande.

Historik. Såsom förut omförmälts åtnjöto lotsarna före 1915 ingen fast lön å stat utan ägde att emellan sig fördela lotsplatsens hela lotspenning-inkomst. Då emellertid lotsar anställdts även vid platser, där sjöfarten varit jämförelsevis obetydlig och lotspenninginkomsten alltså ringa, hade det för att bereda ett nödortfittigt uppehälle för personalen å dessa platser ansetts nödvändigt att tilldela densamma fyllnad i lotspenninginkomsten. Denna inkomstfyllnad gavs formen av uppmuntringspenningar, tillfälliga arvoden och tillfällig löneförbättring.

Redan den 27 augusti 1908 inlämnade utsedda *kommitterade för lots- verkets personalförening* till lotsstyrelsen en petition om beredande av förbättrad avlöning åt lotsverkets personal och angåvo därvid i fråga om lotspersonalen såsom en olägenhet vid dåvarande avlöningssystem den omständigheten, att lotslotten gjordes till lotsens huvudsakliga inkomst.

Kommitterade anförde bland annat följande: Ehuru den plikt-känsla, som besjä-lade lotspersonalen, torde i och för sig innebära tillräcklig garanti för tjänstens or-dentliga skötande, torde det dock ej vara vare sig lämpligt eller behövt att helt och hållet borttaga lotslotten. Men åt densamma borde ej inrymmas den domine-rande plats inom lönesystemet, som den för det dåvarande intoge. Ty det vore just denna lotslottens alltför stora betydelse i lönesystemet, som framkallade mindre goda verkningar: ovisshet och otrygghet för personalen i dess helhet samt orätt- visa gent emot lotsarna å de minst frekventerade lotsplatserna.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 12 oktober 1912 ifrågasatte *lotsstyrelsen*, att till avhjälpande av olägenheterna med dåvarande avlöningssystem bestämmelserna angående lotspenningarna måtte ändras därhän, att de vid en lotsplats rikligen inflytande lotspenningarna skulle kunna användas för personal vid annan lotsplats, där lotspenninguppbörden vore liten. En ändring i sådant syfte syntes enligt lotsstyrelsens åsikt lämpligen kunna göras sålunda, att av de vid varje lotsplats inflytande lotspenningarna en del skulle tillfalla platsens personal samt återstoden inlevereras till lotsstyrelsen för att jämte erforderligt bidrag från fyr- och båkmedlen utgå till lotspersonalen i dess helhet med bestämda belopp och under avlöningsformer som gällde inom andra verk.

Den direkta fördelningen på personalen vid varje lotsplats av en del av därstädes intjänta lotspenningar skulle, ansåge lotsstyrelsen, dels bidraga till bibehållande av det personliga intresset hos en var av den vid varje lotsplats anställda personalen för fullgörande i största utsträckning av den mången gång ansträngande och understundom med fara förenade lotsningstjänsten, dels ock möjliggöra, att vid de lotsplatser, där jämte passning och prickhållning förekomme ett stort antal lotsningar, personalen kunde komma i åtnjutande av en härav betingad högre ersättning än den, som utginge till personal vid de lotsplatser, där lotsningarnas antal vore mindre och tjänstgöringen i följd därav i allmänhet kunde anses vara mindre ansträngande.

Lotsstyrelsens förslag till lönereglering avsåge att göra personalen i ekonomiskt hänseende så vitt möjligt likställd med vederlikar inom andra verk. Förslaget upptog för överlots arvode, lön, tjänstgöringspenningar och beklädnadsersättning med tillhoppa 2 100 kronor jämte ålderstillägg samt för lots lön, tjänstgöringspenningar och beklädnadsersättning med tillhoppa 1 250 kronor jämte ålderstillägg. Lotsförmän skulle utöver lön m. m. såsom lots erhålla mindre arvoden.

Utom den fasta avlöningen skulle till befattningshavare utgå 20 % av lotspenningarna, varemot återstående 80 % av lotspenningarna skulle ingå till lotsstyrelsen för att användas till bestridande av kostnaden för avlöning av lotspersonalen. De personalen tillkommande 20 % av lotspenningarna vid varje plats skulle i lika lotter fördelas mellan överlots eller lotsförman och en var av de vid lotsplatsen anställda ordinarie eller extra lotsar, som på eget ansvar efter uppgjord tur lotsade.

I sitt betänkande den 15 mars 1913 anförde *lotsverkets löneregleringskommission* i nu ifrågavarande hänseende följande:

Vid behandlingen av frågan om lämpligaste sättet att reglera avlöningsförhållandena för lotspersonalen hade kommissionen i främsta rummet tagit i övervägande, huruvida icke det dåvarande avlöningssystemet lämpligen kunde ersättas av ett system med fasta löner för hela personalen utan avseende å den olika lotspenninguppbörden å skilda platser. Emellertid hade från kretsar, som representerade sjöfartsintresset, med styrka och stor bestämdhet framhållits, att lotspersonalens huvudsakliga arbete vore av sådan natur, att ett system med endast fast avlöning icke vore på sin plats; att fasthellre ett system, där lotsens inkomst till avsevärd del bleve beroende av hans påpasslighet, nit och rådhighet vid sjöfartens betjänande icke kunde undvaras utan betänklig skada för sjöfarten. Då kommissionen för sin del icke kunnat underkänna betydelsen av dessa synpunkter, hade kommissionen alltså ansett sig icke kunna förorda en eljest önskvärd övergång till ett system med endast fast avlöning. Enligt kommissionens åsikt borde

i stället lotspersonalens avlöning ordnas så, att lotsen ägde åtnjuta viss fast avlöning och dessutom provision för utförda lotsningar i form av andel i de inflytande lotspenningarna. Överlots borde erhålla lön, tjänstgöringspenningar och beklädnadsersättning med tillhoppa 2 000 kronor. Lots borde åtnjuta lön, tjänstgöringspenningar och beklädnadsersättning med tillhoppa 1 400 kronor. Lotsförmän borde därutöver erhålla särskilda arvoden. Alla ordinarie befattningshavare borde tilldelas ålderstillägg.

Lotsens del i lotspenningförtjänsten vid de platser, där uppbörden per år och lots uppginge till högst 3 000 kronor, föresloges skola utgå med 30 %, samt vid de platser, där uppbörden överstege detta belopp, med 30 % till och med 3 000 kronor, med 20 % å belopp därutöver till och med 5 000 kronor och med 10 % å belopp, som överskote 5 000 kronor. Denna gradvis skeende nedsättning hade föreslagits med hänsyn särskilt till önskvärdheten därav, att de dåvarande lots-taxorna, som upptog samma avgift för fartyg av 2 000 ton och däröver, måtte ändras så, att högre avgifter komme att utgå för större fartyg. I händelse taxorna komme att på antytt sätt utvidgas, skulle, därest en nedsättning av lotsningsprocenten icke skett, lotsarna vid de större platserna komma att få uppbära alltför höga avlöningar.

I anledning av kommissionens betänkande och förslag inkom *lotspersonalen genom utsedda representanter* i augusti 1913 till Kungl. Maj:t med en skrift, däri personalens önskemål närmare utvecklades och vari hemställdes,

att minst 50 % av vid lotsplats influtna lotspenningar måtte bli den andel, var och en hade att tillgodoräkna sig i de fall, där det nya avlöningssystemet komme att tillämpas;

att lotsarnas lön måtte utgå med 1 500 kronor, tjänstgöringspenningar och beklädnadsbidrag inberäknade;

samt att ålderstillägg måtte utgå.

Lotsstyrelsen avgav utlåtande den 27 oktober 1913 över kommissionens betänkande.

Styrelsen erinrade, att kommissionens förslag rörande lotspersonalens andel i lotspenningarna, i vad detsamma avsåge en gradvis inträdande nedsättning av andelen vid viss större lotspenninguppbörd, syntes icke vara fullt tydligt avfattat och säkerligen skulle i tillämpningen vålla svårigheter, som lämpligen borde undvikas. Med hänsyn härtill och då verkställd undersökning utvisat, att en utvidgning av lotstaxorna icke, såsom kommissionen befarat, skulle medföra några mera avsevärd ökning av de redan förut väl tillgodosedda lotsarnas inkomst, tillstyrkte lotsstyrelsen, att med bifall i övrigt till kommissionens förslag till löne-reglering för lotspersonalen andelen i lotspenningarna måtte bestämmas till 30 % utan avseende å större eller mindre lotspenninguppbörd.

Sedan frågan om lotspersonalens avlöning remitterats till kommerskollegium, avgav kollegium utlåtande den 15 januari 1914 och överlämnade därvid en till kollegium inkommen skrivelse från *Sveriges redareförening*.

Föreningen anförde, att lotsstyrelsens och löne-regleringskommissionens förslag angående lotspersonalens avlöning syntes föreningen vara grundade på en för sjöfarten ganska farlig ny princip, varigenom lotspersonalen, som dittills varit en

under statskontroll stående kår av yrkesmän, skulle förvandlas till statstjänstemän med i huvudsak fast avlöning. En sådan förändring av lotspersonalens avlöningsförhållanden skulle nämligen, enligt föreningens förmanande, ovillkorligen medföra ett för sjöfarten farligt försvagande av lotsarnas ekonomiska beroende av densamma, varav följden helt naturligt bleve, att lotsarnas intresse för tjänsten minskades. Även med fullt erkännande av den stora duglighet och plikttrohet, varmed våra lotsar dittills i allmänhet fullgjort sina tjänsteåligganden, kunde föreningen sålunda ej annat än uttala sina bestämda farhågor för en avsevärd försämring av dessa goda och för sjöfarten synnerligen viktiga egenskaper hos lotsarna, om av lotsstyrelsen föreslagna nya avlöningsprinciper bleve tillämpade på lotsarna.

Varje lönerreglering för lotspersonalen borde i möjligaste mån grundas på bevarandet åt lotsarna av deras genom eget arbete förvärvade inkomst.

I intet fall borde denna sättas lägre än till hälften av lotspenningarna. Med bibehållande av denna princip syntes frågan om utjämning av lotsarnas inkomster alternativt kunna lösas genom en inom respektive lotsdistrikt månadsvis skeende lika fördelning av den sammanlagda halva återstoden av under månaden inom distriktet införtjänta lotspenningar.

För egen del anförde *kommerskollegium*:

Ur synpunkten av de intressen, kollegium hade att företräda, måste kollegium avstyrka varje åtgärd, som kunde vara ägnad att i något avseende försämma de förhållanden, under vilka vår sjöfartsnäring arbetade och följaktligen även varje rubbning av lotspersonalens ekonomiska ställning, som kunde befaras minska denna personals duglighet och intresse för sina uppgifter och på detta sätt inverka menligt på säkerheten till liv och gods ombord å fartyg, som trafikerade svenska farvatten. Om man också icke hade rätt att antaga, att lotspersonalens plikt-känsla i någon avsevärd omfattning skulle försvagas genom att dess avlöningsförmåner gjordes mindre beroende av arbetsprestationen, syntes det kollegium dock vara ett viktigt önskemål att kunna i så stor utsträckning som möjligt bibehålla den eggelse till ansträngning i tjänsten, som vissheten om en lön i förhållande till mödan innebure. I ett yrke, där så mycket vore beroende av initiativet, hade en sådan avlöningsform en alldeles särskild betydelse. Att det å andra sidan med fullt fog kunde begäras, att envar i lotsverkets tjänst anställd person tillförsäkrades en minimiinkomst, som satte honom i stånd att försörja sig och sin familj, funne kollegium otvivelaktigt.

Av de båda fordringar, som kollegium alltså ansåge böra ställas på en lönerreglering för lotsverket, hade enligt kollegii förmanande såväl lotsstyrelsens förslag som kommissionens alltför mycket tillgodosett den senare och i alltför ringa grad den först omnämnda.

Kollegium funne det sålunda påtagligt, att de alldeles särskilda förhållanden, som karakteriserade lotsyrket och som icke syntes vara till finnandes med avseende å någon annan kår av i statens tjänst anställda personer, gjorde det a priori synnerligen tvivelaktigt, huruvida det kunde vara lämpligt eller rimligt att grunda en lönerreglering för lotspersonalen på de för lönerregleringar för statsfunktionärer i allmänhet tillämpade principer. Om man emellertid med lotsstyrelsen och kommissionen ville finna garantien för vidmakthållandet av lotsarnas tjänstenit endast i en dem förbehållen andel av de vid varje lotsplats influerna lotspenningar, då kunde man, enligt kollegii förmanande, icke med fördel gå under den från vissa håll föreslagna andelen av 50 %. En lönerreglering på sådan grundval skulle visserligen på ett tillfredsställande sätt tillgodose de mera sysselsatta lotsarnas krav

på en lön i förhållande till arbetet. Men om en så hög procent av lotspenningarna skulle komma att utgå jämsides med de fasta avlöningsförmåner, som lotsstyrelsens, och i ännu större utsträckning personalföreningens, förslag upptoge, komme kostnaden för den ifrågasatta löneregleringen påtagligen att stiga till ett avsevärt belopp.

Med åberopande av sålunda anförda synpunkter förklarade kommerskollegium sig i princip tillstyrka ett av lotskaptenen O. H. Stenberg framlagt förslag till lösning av lotspersonalens löneregleringsfråga. Enligt detta förslag skulle lotspersonalen fortfarande erhålla sin inkomst så gott som uteslutande genom lotspenningarna men vissa åtgärder vidtagas i syfte att åstadkomma en utjämning av inkomsterna å de olika lotsplatserna och tillförsäkra samtliga lotsar en viss minimiinkomst.

Statskontoret anförde i utlåtande den 18 april 1914 bl. a. följande:

En anordning av lotsarnas avlöning med dels fast lön och dels därutöver provision för utförd lotsning, utgående i form av viss del av inflytande lotspenningar, anslöte sig till de särskilda förhållanden, som vore förhanden i fråga om denna personal, och syntes därför vara lämplig. Man kunde nämligen icke undgå att finna, att lotstjänsten innefattade två till sin art väsentligen åtskilda slag av göromål. Å ena sidan hade lotsen till åliggande att ombesörja och vidmakthålla utprickningen i de farleder, som hörde till hans lotsplats, att sköta tjänstebåtarna och att hålla vakt. I dessa hänseenden skilde sig icke lotsens tjänst i väsentlig grad från andra statstjänares och syntes närmast kunna jämföras med kustvaktens vid tullverket. Hade lotsen icke annat åliggande, skulle nog intet hindra att för lotspersonalen lönereglerades på samma sätt som för övriga statens tjänare, det vill säga att lotsen försåges med fast avlöning enligt stat med lämpligt antal ålderstilllägg och så vidare. Å andra sidan hade emellertid lotsen även att stå sjöfarten till tjänst med lotsning; och detta vore ett bestyr, för vilket ersättningen syntes lämpligen böra utgå i form av provision.

Beträffande den andel av lotspenningarna, som borde tillkomma lotsarna, föreläge uttalanden från sjöfartens målsmän, och dessa uttalanden ginge ut på att minst hälften av lotspenningarna borde tillerkännas lotsarna på platsen, där de intjänats, för att utgöra tillräcklig eggelse till tjänstvillighet i sjöfartens intresse. Till denna uppfattning hade kommerskollegium anslutit sig. Inför ett sådant bestämt uttalande från sjöfartens målsmän måste man enligt statskontorets mening böja sig. Det kunde nämligen icke anses lämpligt, att trots såväl dessa uttalanden som lotspersonalens därmed sammanfallande mening inskränka lotsarnas andel i de inflytande lotspenningarna till mindre än hälften. Utom denna enhälliga mening från de närmast intresserade sida vore det ytterligare ett skäl, som för statskontoret varit bestämmande, då statskontoret funnit sig böra förorda, att lotspenningandelen för lots bestämdes till hälften. Härigenom syntes nämligen avlägsnas eller åtminstone väsentligen reduceras den av kommissionen mindre beaktade faran att för låg provision måste framkalla krav på ökning av lotsarnas antal vid åtskilliga platser, där arbetet vore betungande, och därigenom föranleda ökade kostnader till oberäknligt belopp.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t av det förslag till lönereglering för befattningshavare vid lots- och fyrstaten, vilket förelades 1914 års senare riksdag (prop. nr 228), anförde *vederbörande departementschef* i fråga om lotspersonalen bl. a. följande:

Utan att vilja i någon mån förringa lotsarnas plikttrohet och tjänstvillighet, som i allmänhet kan sägas fullt hava motsvarat de höga anspråk, som alltid ställts på de svenska lotsarna, måste även jag med hänsyn till de alldeles särskilda förhållanden, som äro utmärkande för lotsens arbete, och till de omständigheter, under vilka lotsen har att tjänstgöra, utan tvekan erkänna riktigheten av den utav personalen liksom från andra håll uttalade mening, att ett avlöningssystem av den för statstjänare vanliga typen icke är för lotspersonalen lämpligt utan kan befaras i längden medföra betänkliga konsekvenser i avseende på lotsarnas påpasslighet och intresse vid skötande av sina för sjöfarten synnerligen viktiga göromål.

Då jag i huvudsakliga delar ansluter mig till den av statskontoret uttalade mening rörande de olika förslag till frågans lösning, som framstälts, vill jag förorda ett system med viss fast avlöning enligt stat samt därutöver särskild provision för utförd lotsning. Denna provision torde böra utgå i form av andel i vid lotsplatsen inflytande lotspenningar.

I fråga om provisionens belopp hava många olika meningar framställts. Varken lotsstyrelsens eller kommissionens förslag i detta avseende synes mig kunna förordas, enär en provision av 30 % av lotspenningarna måste såsom från sjöfartens målsmän framhållits anses för låg för att tillräckligt effektivt befordra sjöfartens intressen. Sjöfartens målsmän hava framhållit, att 50 % är det minsta, som i provision bör tillkomma lotspersonalen. Då jag emellertid icke kan till fullo ansluta mig till sistnämnda förslag, utan anser mig böra tillstyrka, att personalens lotspenningandel bestämmes något lägre eller till 40 %, sker det av följande skäl.

Därest personalens lotspenningandel bestämmes till 50 %, torde icke därjämte kunna beredas förmånen av ålderstillägg till den fasta avlöningen. Det skulle, såsom statskontoret framhållit, alltför mycket öka kostnaderna och dessutom medföra onödigt hög inkomst för lotsarna å de mest gynnade platserna. Emellertid har vid frågans behandling inför de i sjöförsvarsdepartementet tillkallade sakkunniga framhållits, att förmånen av ålderstillägg är av stor betydelse icke blott för lotsarna vid platser, där lotspenninguppbörden är obetydlig, utan jämväl för personalen å övriga platser, i det att därigenom skulle beredas en säker inkomstökning vid en tidpunkt, då lotsens utgifter i allmänhet stego genom bildande av familj. Vidare har det anförts, att det varken för tjänsten eller för personalen själv varit till gagn, att unga lotsar omedelbart vid sin utnämning kommit till stor inkomst. Det torde därför även ur denna synpunkt vara fördelaktigt, att begynnelseavlöningen icke göres så hög som densamma å vissa platser skulle bliva, om personalens lotspenningandel sattes till 50 %. Inkomsten synes i stället böra efter vissa års tjänstgöring ökas genom ålderstillägg. På grund av sålunda anförda omständigheter, vilka måste tillmätas stor betydelse, och då jag hyser den övertygelsen, att en lotspenningandel av 40 % skall visa sig vara tillfyllest för att vidmakthålla intresset hos lotsarna att i största utsträckning betjäna sjöfarten, vill jag förorda, att lotspenningandelen bestämmes till 40 %, och att i stället den fasta avlöningen höjes medelst ålderstillägg.

1914 års lönereglering innebar, såvitt nu är i fråga, att fast avlöning, innefattande lön, tjänstgöringspenningar och beklädnadsbidrag, skulle utgå till överlots med tillhoppa 2 000 kronor och till lots med sammanlagt 1 400 kronor. Härtill kommo tre ålderstillägg, vartdera å 100 kronor. Lotsförman erhöll utöver avlöning såsom lots visst mindre arvode. Vidare skulle av de enligt bestämmelser för lotsverket vederbörande lotsplats tillfallande lotspenningarna den å platsen anställda lotspersonalen äga åtnjuta 40 %. Denna lotspenningandel skulle i lika lotter fördelas

emellan överlots eller lotsförman och envar av de vid lotsplatsen anställda ordinarie lotsar ävensom de extra lotsar, som på eget ansvar efter uppgjord tur lotsade.

De år 1914 fastställda avlöningsförhållandena för lotspersonalen förblevo intill ikraftträdandet den 1 januari 1923 av 1922 års lönereglering i huvudsak oförändrade, bortsett därifrån att under åren närmast före genomförandet av 1922 års lönereglering jämväl tillfällig löneförbättring och dyrtidstillägg utgingo.

I sitt den 25 februari 1922 avgivna betänkande rörande lönereglering för befattningshavare vid lots- och fyrstaten m. m. anförde *lotsstyrelsen och de tillkallade sakkunniga* i fråga om lotspersonalen bl. a. följande:

Vid försök att inordna lotspersonalen i den för kommunikationsverken gällande löneplanen hade omedelbart uppställt sig frågan, i vad mån avseende borde fästas därvid att denna personal, förutom fast avlöning, åtnjöte andel i de vederbörande lotsplatser tillfallande lotspenningarna. Denna fråga komplicerades ytterligare därigenom, att lotslotterna vid de särskilda lotsplatserna även under för sjöfarten normala förhållanden utginge med sins emellan synnerligen olika belopp.

För det dåvarande åtnjöte samtliga lotsar — fränsett överlotsar och lotsförmän — enahanda fasta avlöning. Den mer eller mindre krävande tjänstgöringen vid de olika lotsplatserna kompenaserades visserligen till en del genom lotslottens större eller mindre belopp, men det syntes med fog kunna ifrågasättas, huruvida denna kompenasering i och för sig vore tillfyllest. Arbetet vid de särskilda lotsplatserna ställde sig nämligen till följd av flera samverkande orsaker mycket skiftande. Under det att å ena sidan funnes en del lotsplatser, där vakthållningen och lotsningstjänsten vore mycket omfattande och betungande, förekomme å andra sidan en del lotsplatser, där lotsarnas tjänstgöring tidvis vore av jämförelsevis lindrig art och kunde lämna befattningshavarna tillfälle till annan sysselsättning vid sidan av tjänstgöringen.

Vid nu antydda förhållanden hade lotsstyrelsen och de lönesakkunniga ansett, att även den fasta avlöningen till lotsar på olika lotsplatser borde i viss mån graderas allt efter tjänstgöringens beskaffenhet, och ville därför till grund för lotspersonalens fördelning i lönegrupper föreslå en klassificering av de särskilda lotsplatserna i tre olika klasser. Vid denna klassificering hade följande omständigheter ansetts böra beaktas, nämligen den vid lotsplatsen anställda ordinarie personalens storlek, antalet lotsningar och influtna lotspenningar i medeltal för år under den senaste normala femårsperioden (1909—1913), storleken i allmänhet av de lotsade fartygen under samma period, antalet lotsuppassningsställen vid varje lotsplats i förhållande till personalens storlek, lotsningarnas beskaffenhet i allmänhet samt huruvida nattuppassning erfordrades eller icke.

Vid avvägandet av lönebeloppen för lotspersonalen finge uppmärksammas, huru som av en var sådan befattningshavare måste krävas, att vederbörande redan före befordran till lots förvärvat ett icke obetydligt mått av kunskaper och erfarenhet i sjömansyrket, i vilket hänseende kunde erinras, att ett stort antal lotsar avlagt styrmans- eller sjökaptensexamen. Därjämte finge framhållas det särskilda ansvar, som vore förenat med lotstjänsten, vartill komme, att befattningshavaren genom sin tjänstgöring vore utsatt för kroppsliga vådor. Nu anförda omständigheter hade syntts lotsstyrelsen och de lönesakkunniga vara av beskaffenhet att böra tagas i betraktande vid värdesättande av ifrågavarande tjänster.

Lotsstyrelsen och de lönesakkunniga förklarade sig förutsätta, att personalen, utöver de föreslagna fasta lönerna, alltjämt skulle äga uppbära andel i lotspenningar. I det av styrelsen och de sakkunniga avgivna förslaget till avlöningsreglemente bibehölls denna andel vid 40 %.

Gällande bestämmelser. Enligt avlöningsreglementet den 9 juni 1922, 6 §, samt den såsom bilaga till reglementet fogade tjänsteförteckningen — nämnda paragraf och förteckning sådana desamma äro lydande jämlikt kungörelsen den 12 juni 1925 — äro lotsarnas fasta löner bestämda på sätt Bil. 6 till detta betänkande utvisar. I överensstämmelse med det för nyreglerade förvaltningsgrenar tillämpade systemet utgå lönerna enligt en löneplan, vilken för varje lönegrad upptager vissa löneklasser, med särskilda, för olika ortsgrupper fastställda belopp. — Å dessa senare utgå dyrtidstillägg såsom för nyreglerade verk i allmänhet.

Vidkommande personalens andel i lotspenningar stadgas i 11 § reglementet den 9 juni 1922, att av de enligt särskilda stadganden vederbörande lotsplats tillfallande lotspenningarna skall den vid platsen tjänstgörande lotspersonalen jämlikt Kungl. Maj:ts bestämmande äga åtnjuta högst 40 %, samt att enligt av Kungl. Maj:t meddelade grunder utgår av den personalen sålunda tillkommande andel i lotspenningar lotslott till överlots, lotsförman och lots. Vidare föreskrives i sistnämnda paragraf, att för tid, varunder här avsedd tjänsteman icke tjänstgör, äger han icke uppbära lotslott; dock att lotslott må åtnjutas under sådan i 14 § 1 mom. (lydelse enligt kungörelsen den 12 juni 1925) avsedd ledighet för sjukdom, varunder tjänsteman äger uppbära oavkortad lön, ävensom under viss i 19 § omförmäld tjänstfrihet. Angående ersättning för mistad lotslott i vissa fall är stadgat i 14 och 17 §§.

Ytterligare föreskrifter rörande personalens andel i lotspenninguppbörden äro av Kungl. Maj:t meddelade i 3 § av tilläggsbestämmelserna till avlöningsreglementet. I denna paragraf stadgas sålunda bl. a. följande:

Lotspenningar skola, där ej annorledes stadgas, tillfalla den lotsplats, till vilken den lötsande hör. Då lotsombyte sker mellan två lotsplatser, skola lotspenningarna tillfalla den lotsplats där lotsningen börjat och vid returlotsning fördelas lika mellan den lotsplats, vartill den lötsande hör, och den lotsplats, varifrån lotsningen börjat. Av de vederbörande lotsplats tillfallande lotspenningar skall den vid platsen tjänstgörande lotspersonalen äga tillsvidare och intill dess annorledes varder förordnat åtnjuta 40 %; och skola alltså återstående 60 % ingå till statsverket. Av den personalen tillkommande andelen i lotspenningar utgår lotslott med lika belopp till överlots eller lotsförman samt en var sådan ordinarie eller icke-ordinarie lots, som på eget ansvar efter uppgjord tur lotsar. Därest emellertid under någon månad förändring beträffande den vid platsen tjänstgörande, till lotslott berättigade personalen inträffar, skall

lotslotten för månaden beräknas i förhållande till beloppet av de lotspenningar, som genom lotsning tillfallit lotsplatsen under varje särskilt dygn, för vilket vederbörande varit berättigad till åtnjutande av lotslott.

Organisationsnämnden:

Organisationsnämnden får nu framlägga sina förslag till förändringar i gällande grunder för fördelning av lotspenninguppbörden mellan statsverket och lotspersonalen. Därvid må inledningsvis nämnas, att nämnden funnit sig böra ur principiell synpunkt föreslå olika bestämmelser i förevarande ämne rörande lotspenninginkomst från viss grupp av fartyg, vilka icke anlitat lots, och övrig lotspenninginkomst. För närvarande förfares lika i ifrågavarande hänseende beträffande all lotspenninginkomst. Till berörda åtskillnad förefinnes emellertid enligt nämndens mening anledning med hänsyn till det arbete, som lotsningsprestationen i och för sig innebär.

Personalens andel i lotspenningarna från viss grupp av fartyg, för vilka lots ej anlitas. Lotsarnas huvudsakliga göromål utgöras av dels vakthållning, dels ock lotsning. I vakthållningen, som fullgöres vid lotsplatserna och i många fall vid för ändamålet anordnade, till lotsplatserna hörande lotsuppassningsställen, ingår emottagandet av inkommande beställningar å lots eller eljest förekommande meddelanden angående lotsavgiftspliktiga fartyg inom lotsningsområdet samt oftast jämväl hållande av utkik efter ankommande fartyg. Utkiken äger rum från lotshus, särskild utkiksplats och ibland från lotsbåtar, kryssande utanför vederbörande inlopp. Några lotsplatser hava sin vakthållning helt eller delvis förlagd till fyrskepp. Vakthållningen pågår i flertalet fall dygnet om men i andra fall ej under mörker. Längden av den tid, som för den i vakthållningen vid de särskilda lotsplatserna deltagande personalen i dess helhet åtgår för sådan tjänstgöring, är givetvis beroende på, huru och för vad ändamål vakthållningen är anordnad. Så t. ex. kräves givetvis mera tid, om vakthållning äger rum vid såväl lotsplats som ett eller flera underlydande lotsuppassningsställen. En förlängning av ifrågavarande tid uppkommer jämväl, om särskild utkiksplats finnes, eller då vakthållning äger rum i kryssande lotsbåt; kravet på tillräcklig bemanning, jämväl under ogynnsamma väderleksförhållanden, måste tillgodoses. I samma riktning verkar uppenbarligen vakthållning, pågående även under mörker. Till den totala tid, som kan beräknas åtgå för vakthållning, är givetvis att taga hänsyn vid bestämmandet av storleken av de särskilda lotsplatsernas personalbestånd, så att omständigheter av beskaffenhet att för vederbörande personal verka ökande å omfattningen av vakthållningen också föranleda personaltillskott i syfte att hålla de enskilda befattningshavarnas arbetstid inom skäliga gränser. Vakthållning-

en kan i och för sig i fråga om de krav, densamma ställer på vederbörande vakthavande, icke anses röna sådant inflytande av storleken av förekommande frekvens av fartyg, som söka lots eller eljest hava att erlägga lotsavgifter, att någon andel i dylika avgifter är betingad såsom ersättning för ifrågavarande arbete. Den fasta lönen är numera så tilltagen, att densamma även vid kortare eller längre uteblivande av lotspenninginkomst lämnar tillgång till försörjning. Det synes alltså nämnden, som om vakthållning, varom här är fråga, får anses städse, alltså oberoende av fartygsfrekvensen, tillfullo ersatt genom nämnda lön. För lotsningsprestationerna, med vilka äro förenade ett särskilt ansvar, torde den fasta lönen med tillägg av andel i lotspenningarna böra anses utgöra ersättning.

För närvarande erhåller lotspersonalen andel med 40 % i lotspenningarna från såväl de fartyg, för vilka lots anlitas, som de fartyg, för vilka erläggas lotsavgifter, utan att lotsbiträde anlitas. Av fartygen tillhörande sistnämnda kategori äro, såsom förut i samband med behandlingen av frågan om lotsplikten närmare omförmäلتs, vissa lotspliktiga, under det att de övriga jämlikt § 1 mom. 6 förordningen angående lotsverket äro befriade från lotsplikt och skyldiga att blott erlägga lotspenningar. Lotspersonalens särskilda arbete — nämligen förutom vakthållningen, vilken under alla förhållanden måste äga rum — i avseende å fartyg, vilka icke anlita lots men på grund av lotsplikt eller eljest äro skyldiga att erlägga lotsavgifter, avser blott avgifternas uttagande och redovisning.

I § 27 förordningen angående lotsverket stadgas, att fartygsbefälhavare åligger att vid närmaste lotsplats mot kvitto erlägga stadgad lotsavgift, vid inkommandet sedan lotsningen blivit fullgjord och vid utgåendet, då tillsägelse om lots sker. Om i sistnämnda fall lotsavgiftens belopp icke kan på förhand beräknas, så ock då densamma icke utan olägenhet eller uppehåll för fartyget kan vid lotsplats erläggas, skall den lotsande uppbära avgiften och därå giva kvitto, innan han avgår från fartyget, där han ej varder under vägen till nästa lotsplats avlöst av annan lots, i vilket fall uppbörden tillkommer den sistnämnde. Ifrågavarande bestämmelser, vilka enligt sin ordalydelse synas åsyfta blott sådana fall, då lots anlitas, hava stått oförändrade alltsedan lotsförordningens tillkomst år 1881. Enligt vad organisationsnämnden inhämtat erläggas numera, då lots anlitas, i de ojämförligt flesta fallen lotsavgifterna av vederbörande fartygsmäklare direkt till den lotsplats, som den lotsande tillhör.

I fråga om sättet för erläggande av lotsavgifter i sådana fall, då lots icke anlitas, finnas inga särskilda bestämmelser meddelade. Jämväl därvid torde emellertid, enligt vad för nämnden uppgivits, lotsavgifterna i regel erläggas av mäklarna till den lotsplats, avgifterna skola tillfalla. Lotspersonalens medverkan i fråga om erläggande av lotsavgifter från

fartyg, för vilka icke anlitas lots, torde gestalta sig på följande sätt. Därest så anses erforderligt, verkställes prejning av fartyget eller avlägges besök därå i hamn. Om därvid, såsom vanligtvis torde vara fallet, lotsavgifterna icke omedelbart erläggas, inhämtas uppgift om varifrån betalningen senare skall ske. Personalen har därefter att öva kontroll över att avgifterna betalas och i förekommande fall vidtaga särskilda, för deras utfående erforderliga åtgärder, vilket senare dock endast i ringa utsträckning torde behöva förekomma. Emellertid torde det förhålla sig så, att fartyg, som pläga erlägga lotsavgifter utan att anlita lots, särskilt sådana, vilka jämlikt bestämmelserna i § 1 mom. 6 lotsförordningen äro befriade från lotsplikt, i allmänhet göra regelbundna eller i varje fall ofta återkommande resor i vederbörande farleder. På grund härav har lotspersonalen erhållit sådan kännedom om dessa fartyg, deras resor och mäklare, att för ändamål, varom här är fråga, prejning eller besök eljest ombord icke anses vara av nöden. Sedan fartyget ankommit till eller avgått från hamn eller i förekommande fall passerat vederbörande lotsplats, tillses därför lotspersonalen blott, på sätt nyss nämnts, att vederbörliga avgifter bliva erlagda.

Av vad sålunda anförts synes organisationsnämnden tydligt framgå, att lotspersonalen, som i varje fall har att ombestyras vakthållning, därutöver torde förorsakas blott ringa arbete i avseende å fartyg, vilka utan att anlita lots dock hava att erlägga lotsavgifter. Till stor del tillkommer för övrigt detta arbete vederbörande lotsförman eller överlots såsom redogörare vid lotsplatsen. Nämnden har förut anmärkt, att arbetet med vakthållningen måste anses tillfullo ersatt genom den fasta avlöningen. Personalens andel i lotspenninginkomst synes böra närmast utgöra en särskild ersättning för lotsning och ansvaret därvid. Någon större sådan andel borde därför egentligen utgå endast i lotspenningar från fartyg, som blivit lotsade. Enligt organisationsnämndens mening kunna icke heller ur synpunkten av arbetets krav på vederbörande några bärande skäl åberopas därför, att lotspersonalen skall äga uppbära en efter 40 % beräknad andel i de inflytande lotspenningarna från fartyg, som icke anlitas lots. En så hög lotspenningandel vid sidan av den personalen tillförsäkrade fasta lönen torde ur omförmälda synpunkt kunna motiveras endast av utfört arbete med lotsning.

Den mening, varåt ovan givits uttryck, skulle i och för sig leda till beskärning, eventuellt borttagande av lotspersonalens andel i lotspenningar från samtliga fartyg, för vilka lots icke anlitas. Emellertid synes det kunna framstå såsom icke med rättvisa och billighet förenligt att av förevarande orsak vidtaga en ändring i antydd riktning beträffande personalens nuvarande andel i lotspenningar från sådana fartyg, vilka icke anlita lots men dock författningsenligt äro lotspliktiga. Det torde ej kunna anses vara riktigt, att storleken av lotspersonalens andel i lotspenningarna från dessa fartyg göres beroende av den omständig-

heten, huruvida gällande bestämmelser följas eller icke. Något medel för personalen att påtvinga vederbörande befälhavare biträde av lots finnes nämligen ej. Emellertid vill organisationsnämnden erinra där-om, hurusom nämnden förut framhållit, att det oegentliga förhållandet, att stadgad lotsplikt i tillämpningen överginge till blott lotsavgiftsplikt, borde, i den mån så med hänsyn till omständigheterna lämpligen låte sig göra, bringas att upphöra, och att ett höjande av lotsfrihetsgränsen vä-sentligen skulle medverka därtill.

Sådan förändring beträffande lotspersonalens andel i lotspenningupp-börden, varom här är fråga, synes alltså böra avse lotspenningar från de fartyg, vilka icke äro lotspliktiga utan ålagda blott avgiftsplikt, och för vilkas framförande lots icke anlitas. Härvidlag ifrågakomma för när-varande endast fartyg, vilka jämlikt bestämmelserna i § 1 mom. 6 lotsförordningen befälhavarna själva lotsa mot erläggande av vederbörliga lotspenningar. Emellertid har i fråga om lotsplikt för mindre far-tyg organisationsnämnden förut föreslagit, att § 1 lotsförordningen änd-ras på det sätt, att från skyldighet att anlita kronolots befrias fartyg, vars avgiftspliktiga dräktighet icke överstiger 100 ton, så framt det icke bogserar lotspliktigt fartyg, och att därvid andra utländska fartyg än så-dana, vilka traktatsenligt äro i avseende på skyldighet att anlita kro-nolots med svenska fartyg likställda, visserligen må omfattas av sålunda medgiven lotsfrihet men skola äga skyldighet att, om lots icke anlitas, likväl erlägga lotsavgifter. Vid genomförande av detta förslag tillkom-mer alltså en kategori utländska fartyg, som icke hava skyldighet att anlita lots utan blott äro avgiftspliktiga. Jämväl lotspersonalens an-del i lotspenningarna från dessa fartyg, när de gå utan lots, bör bliva föremål för den ändring, som är i detta sammanhang ifrågasatt.

Vidkommande härefter spörsmålet, huruvida personalens andel i lots-penningar från förevarande fartyg bör på förut angivna skäl undergå viss nedsättning eller, såsom även antytts, helt borttagas, har organisa-tionsnämnden funnit sig böra stanna vid att förorda det förra alterna-tivet. Det arbete, som utöver vakthållningen kräves av lotspersonalen i fråga om dessa fartyg, då de icke anlita lots, torde visserligen i allmän-het vara lindrigt och borde därför ur denna synpunkt sett skäligen kunna åläggas personalen utan rätt till andel i de ifrågavarande lotspenningar-na. Emellertid har nämnden med hänsyn till vikten av att genom lots-personalens utövas effektiv kontroll över, att för icke lotspliktiga men lotsavgiftspliktiga fartyg, som icke anlita lots, erläggas vederbörliga av-gifter, ansett anledning föreligga att låta personalen åtnjuta någon andel i här avsedda lotspenningar. En större sådan andel än efter 10 procent synes dock nämnden icke motiverad.

Mera betydande frekvens av fartyg, vilka jämlikt § 1 mom. 6 lotsför-ordningen gå utan lots, förekommer vid ett 10-tal lotsplatser. Ifråga-varande fartygskategori visar emellertid tendens till ökning. (Se Bil. 3).

Personalens andel i lotspenningarna från övriga fartyg. Organisationsnämnden övergår härefter till frågan om storleken av lotspersonalens andel i lotspenningar från fartyg, som anlita lots, och från fartyg, vilka visserligen gå utan lots men författningsenligt äro lotspliktiga.

Vid den nyreglering av avlöningsförhållandena, vilken i början av 1920-talet ägde rum för åtskilliga förvaltningsgrenar, däribland lotsverket, utgick man, då befattningshavarnas fasta avlöningar bestämdes, från det prisläge, som, att döma av stegringen i levnadskostnaderna under åren närmast före världskriget, skulle under normala förhållanden varit rådande omkring tiden för avlöningsregleringarnas vidtagande. Den prisstegring däremot, vilken föranletts av de genom världskriget framkallade särskilda förhållandena, avsågs att kompenseras genom dyrtidstillägg, beräknade i förhållande till den fasta avlöningens storlek och växlande efter vissa grunder med växlingarna i levnadskostnaderna.

Vad angår lotsarnas lotspenninginkomst, å vilken dyrtidstillägg icke utgår, har, på sätt nedan sägs, reglering av densamma ägt rum år 1921.

Genom beslut den 1 oktober 1914 fastställde Kungl. Maj:t taxor å lotspenningar att gälla från och med den 1 januari 1915. I skrivelse till Kungl. Maj:t den 10 augusti 1920 anhöll lotsstyrelsen om förhöjning med 75 % av avgifterna i dessa taxor. Såsom skäl för en dylik åtgärd anförde därvid lotsstyrelsen i första hand, att, då något dyrtidstillägg icke utginge eller utgått å lotslotten, och lotsens särskilda ersättning för lotsning (lotslotten) på grund av penningvärdets fall dåmera icke motsvarade vad man vid senaste löneregleringen åsyftade att bereda honom för detta arbete, syntes det billigt, att denna ersättning reglerades, intill dess de lotstaxor, till vilka förslag vore under utarbetande inom lotsförfattningskommittén, komme att tillämpas. En dylik reglering skulle kunna ske medelst tillfällig procentuell höjning av i taxorna angivna belopp. Dessutom anförde styrelsen, att för en dylik höjning talade jämväl det förhållandet, att influtna lotspenningar under år 1919 icke täckt de utgifter, som förorsakats av till lotspersonalen utgående avlöningsförmåner under samma år, samt att såsom ännu en anledning till höjningen kunde åberopas, att lotsverket även måste bidraga till anskaffning och drift av båtar vid lotsplatserna.

I infordrade yttranden över lotsstyrelsens ifrågavarande framställning anförde kommerskollegium och statskontoret huvudsakligen, att den omständigheten, att influtna lotspenningar under ett visst år icke täckt utgifterna för lotspersonalens avlöning, icke syntes i och för sig böra åberopas såsom skäl för en taxehöjning, samt att en höjning av lotstaxorna med 50 % syntes vara den högsta, som ur statsverkets synpunkt borde äga rum och jämväl med hänsyn till personalens skäliga anspråk på ökade inkomster borde ifrågasättas.

Vid ärendets anmälan inför Kungl. Maj:t anförde vederbörande departementschef (10 H. T. 1921, sid. 56) att, då någon framställning om de-

finitiv löneroglering för lotspersonalen icke kunde förväntas till nämnda års riksdag, syntes det böra tagas under öfvervägande, huruvida icke lotspersonalen i annan ordning måtte kunna provisoriskt beredas någon förbättring i sina inkomster. I sådant hänseende syntes förslaget om höjning av lotsavgifterna förtjänt av allvarligt beaktande. Genom en sådan höjning, vilken i viss mån kunde anses betingad redan därav, att lotsavgifterna trots den allmänna prisstegringen utgått med oförändrade belopp sedan lång tid tillbaka, skulle lotspersonalen eller i varje fall en stor del av sagda personal och då närmast den, vars arbete mest toges i anspråk, erhålla ett avsevärt tillskott till sina avlöningsförmåner. På de av kommerskollegium och statskontoret anförda skälen syntes dock taxehöjningen icke böra sättas högre än till 50 %.

Sedan på Kungl. Maj:ts förslag riksdagen lämnat sitt medgivande i ämnet, förordnade Kungl. Maj:t den 10 juni 1921, att de i 1914 års taxor upptagna avgifterna skulle från och med den 1 juli 1921 tillsvidare utgå med 50 % förhöjning. Vad sålunda stadgats gäller fortfarande. Vid den år 1922 företagna lönerogleringen för lots- och fyrstatens befattningshavare, då de nuvarande fasta lönerna bestämdes, berördes ej frågan om lotstaxorna — liksom ej heller gjordes någon ändring i grunderna för beräkandet av personalens andel i lotspenninginkomsten. Några nya lotstaxor hava icke, i motsats till vad lotsstyrelsen förutsatt i sin ovan nämnda skrivelse den 10 augusti 1920, blivit fastställda.

Av den redogörelse, vilken ovan lämnats angående vad som föregått den år 1921 företagna höjningen av lotspenningarna, synes organisationsnämnden tydligt framgå, att avsikten med åtgärden i främsta rummet varit att med hänsyn till den vid ifrågavarande tid alltjämt pågående stegringen av levnadskostnaderna bereda lotspersonalen ökad inkomst av lotspenningar. Sedermera har emellertid en avsevärd minskning i levnadskostnaderna inträtt. Socialstyrelsens levnadskostnadsindex utgjorde sålunda den 1 juli 1921, då taxeförhöjningen trädde i kraft, 236 men den 1 oktober 1934 blott 155. Det förhållandet, att taxeförhöjningen 1921 skett i huvudsakligt syfte att på grund av levnadskostnadernas ökning justera lotspersonalens lotspenninginkomst uppåt, synes enligt organisationsnämndens mening i och för sig böra föranleda till, att på grund av den nedgång i levnadskostnaderna, som numera inträtt, en beskärning på ett eller annat sätt av personalens inkomst av lotspenningar vidtages. Enär dyrtidstillägg utgår endast å lotspersonalens fasta avlöning, under det lotspenninginkomstens reglering med hänsyn till levnadsomkostnadernas storlek skett på förut angivet sätt, sker avlöningssänkning, när sådan för statens tjänstemän på grund av minskade levnadskostnader förekommer i form av reducering av dyrtidstilläggen, för lotspersonalen i proportionsvis mindre omfattning än för statliga befattningshavare, vilkas hela ersättning utgår såsom fast lön med därå belöpande dyrtidstillägg.

Om alltså vad ovan framhållits i och för sig synes tala för en reduktion av lotspersonalens lotspenninginkomst, torde det motiverade i en dylik åtgärd framstå desto klarare vid beaktande av vad nedan anföres angående dels lotspersonalens för hela riket årliga sammanlagda lotspenninginkomst under perioden 1923—1933, dels den utveckling, som under denna tid ägt rum beträffande den årliga genomsnittliga lotspenninginkomsten per befattningshavare och befattningshavarnas årliga genomsnittliga lotspenninginkomst per lotsning, dels ock lotslotternas storlek.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t av det sedermera för 1922 års riksdag framlagda förslaget till lönerreglering för lots- och fyrstatens befattningshavare anförde vederbörande departementschef (prop. nr 181/1922), att han i likhet med lotsstyrelsen och de lönesakkunniga ansåge lämpligt, att på sätt dithills varit fallet jämväl framdeles å vederbörande avlöningsstat upptoges ett särskilt förslagsanslag för lotspersonalen tillkommande lotslott med belopp, motsvarande 40 % av beloppet av de å riksstatens inkomstsida beräknade lotspenningarna. Vid det förhållandet, att Kungl. Maj:t efter förslag av lotsstyrelsen i 1922 års statsverksproposition beräknat inkomsten av lotspenningar för första halvåret 1923 till 750 000 kronor, syntes samma inkomst för hela året 1923 förty böra uppskattas till dubbla beloppet eller 1 500 000 kronor. Anslaget till lotspersonalens andel i lotspenningar hade därför i förslaget till avlöningsstat för lots- och fyrstaten att, för helt år räknat, lända till efterrättelse från och med den 1 januari 1923 upptagits till 600 000 kronor.

Ifrågavarande avlöningsstat godkändes av 1922 års riksdag, varefter för varje budgetår å denna stat uppförts ett förslagsanslag till lotspersonalens andel i lotspenningar, vilket anslag satts till 40 % av det för samma budgetår beräknade beloppet av inkomsttiteln Lotspenningar.

På sätt av det anförda framgår antogo alltså statsmakterna vid beslutandet av 1922 års ännu gällande lönerreglering, att den lotspersonalen vid sidan av den fasta avlöningen tillkommande andelen i lotspenninguppbörden skulle tillsvidare komma att uppgå till sammanlagt omkring 600 000 kronor för år. Uppgifterna i kolumn 3 i tablån å nästföljande sida visa, huru förhållandena i förevarande avseende i verkligheten kommit att gestalta sig under vart och ett av åren 1923—1933.

Beträffande uppgifterna i tablån må anmärkas, att sådana fall, i vilka lotsavgifter erlagts utan att lots anlåtats, äro medräknade i kolumn 1, varför jämväl hänsyn tagits till dem vid uträkandet av talen i kolumnerna 4 och 6. Talen i kolumn 4 äro alltså något för höga och i kolumn 6 något för låga. Uppgifterna i kolumn 2 avse antalet överlotsar, lotsförmän och lotsar vid slutet av respektive år. I kolumnerna 3—5 hava decimaltal utesluttits.

Såsom av tablån synes, uppgick lotspersonalens andel i lotspenningar redan år 1923 till över 900 000 kronor eller alltså till ett belopp, med mer än 50 % överstigande den summa, som, i enlighet med vad förut fram-

Å r	1	2	3	4	5	6
	Antal lots- ningar	Antal lots- lotsberätti- gade befatt- ningshavare	Lotpersona- lens andel i lotspen- ningarna (40 %) Kronor	Antal lots- ningar i genomsnitt per befatt- ningshavare	Den genom- snittliga lotspenning- inkomsten per befatt- ningshavare Kronor	Befattnings- havares genomsnitt- liga lotspen- ninginkomst per lotsning Kronor
1923	49 111	560	921 555	87	1 645	18·76
1924	49 814	554	1 000 124	89	1 805	20·08
1925	51 806	554	1 043 774	93	1 884	20·15
1926	49 328	550	991 090	89	1 801	20·09
1927	56 734	544	1 162 767	104	2 137	20·50
1928	55 790	539	1 149 377	103	2 132	20·60
1929	57 509	535	1 253 887	107	2 343	21·80
1930	54 177	524	1 172 463	103	2 237	21·64
1931	48 342	511	1 026 329	94	2 008	21·23
1932	42 653	502	906 522	85	1 805	21·25
1933	44 045	490	986 207	89	2 012	22·39

hållits, i ifrågavarande hänseende vid löneregleringen beräknats. Sedermera har personalens lotspenningandel utgått med lägst något över 900 000 kronor och högst något över 1 250 000 kronor om året samt således växlat mellan belopp, som med mer än 50 % överstigit den år 1922 beräknade lotspenningandelen, och belopp, som överstigit samma andel med mer än 100 %.

Vidkommande den genomsnittliga lotspenninginkomsten per befattningshavare må till en början anmärkas, att densamma 1923, därest hela personalens lotspenninginkomst då stannat vid ovannämnda belopp av 600 000 kronor, och om, i enlighet med tablån, antalet lotslotsberättigade befattningshavare beräknas till 560, skulle hava utgjort 1 071 kronor. Med hänsyn till större lotspenninguppbörd än beräknat kom emellertid, såsom tablån utvisar, ifrågavarande inkomst nämnda år att uppgå till 1 645 kronor. Sedermera har den genomsnittliga lotspenninginkomsten per befattningshavare aldrig understigit 1 800 kronor eller alltså ett belopp, omkring 75 % högre än det, vartill densamma under nyssberörda förutsättningar skulle hava uppgått 1923. Förevarande inkomst befann sig efter sistnämnda år i nästan oavbruten stegring till och med år 1929 och utgjorde då 2 343 kronor. Under åren 1930—1932 skedde någon nedgång, men år 1933 har åter höjning inträtt. Detta år utgjorde den genomsnittliga lotspenninginkomsten per befattningshavare 2 012 kronor. I den mån den ökning av ifrågavarande inkomst, som ägt rum sedan 1923, icke är beroende på stegring i lotspenninguppbörden, sammanhänger densamma med successiv nedgång i antalet lotslotsberättigade befatt-

ningshavare. Detta antal (överlotsar, lotsförmän och lotsar) utgjorde sålunda vid slutet av år 1923 560 och vid slutet av år 1933 490. Vidkommande i detta sammanhang frågan om personalens arbetsbörda må anmärkas, att personalantalet varit i ett stort antal fall åtskilligt större, än som med hänsyn till omständigheterna kunnat anses erforderligt, och eljest så högt, att vederbörandes arbetsbörda, åtminstone som regel, ej överstigit vad som kunnat betraktas som skäligt. De undan för undan företagna personalinskränkningarna hava föranletts dels av indragning av lotsplatser dels ock, beträffande andra lotsplatser, därav, att arbetsmängden lämnat sysselsättning i uppenbart för ringa utsträckning åt den därstädes stationerade personalen. Vidare är att framhålla, hurusom av kolumn 4 i tablån framgår, att det genomsnittliga årliga antalet lotsningar per befattningshavare företett endast jämförelsevis obetydliga växlingar under perioden 1923—1933. Av organisationsnämnden i det följande föreslagna ytterligare personalinskränkningar innebära uppenbarligen icke, att för den kvarvarande personalen uppkommer mer än skälig arbetsbörda.

Vad härefter angår befattningshavarnas genomsnittliga lotspenninginkomst per lotsning är givetvis svårt att avgöra, huru densamma år 1923 skulle ställt sig vid en för lotspersonalen sammanlagd lotspenninginkomst av 600 000 kronor. Ovisshet föreligger nämligen beträffande det antal lotsningar, vartill härvidlag hänsyn bör tagas. Av kolumn 6 i tablån framgår emellertid, att efter år 1923 personalens årliga genomsnittliga lotspenninginkomst per lotsning befunnit sig i så gott som oavbrutet stigande. Stegringen från 1923 till och med år 1933 har utgjort icke mindre än omkring 20 %. Lotspenningarna utgå i förhållande till vederbörande fartygs avgiftspliktiga dräktighet och den lotsade vägens längd. I sistnämnda hänseende torde ingen annan väsentlig skiljaktighet föreligga under de olika åren, än den som motsvaras av växlingarna i den totala lotsningsfrekvensen. Anledningen till den sedan länge pågående höjningen av befattningshavarnas genomsnittliga lotspenninginkomst per lotsning torde därför vara att söka i ökning av fartygens storlek. Fartygstonnagets tillväxt kommer alltså lotspersonalen till godo i form av större inkomster av de särskilda lotsningarna, utan att därför ökat arbete med dessa förorsakas personalen. Tvärtom har den sedan länge på segelfartygens bekostnad pågående ökningen av antalet maskindrivna fartyg för lotspersonalen medfört en minskning av den tid, som för lotsningarna erfordras, varförutom genom segelfartygens successiva försvinnande och ersättande med maskindrivna fartyg lotsningsarbetet av lätt insedda orsaker i åtskilliga hänseenden förenklas.

För erhållande av kännedom om de särskilda lotslotsberättigade befattningshavarnas faktiska inkomster av lotspenningar hänvisas till den vid detta betänkande fogade bilagan 5. Av denna framgår storleken av största lotslotten vid lotsplatserna i riket under vart och ett av de senast för-

flutna tio åren. Såsom synes förefinnas stora växlingar mellan lotslotterna vid olika lotsplatser och under olika år. En undersökning av utvecklingen i förevarande avseende under perioden 1923—1933 visar emellertid, att antalet lotsplatser med jämförelsevis höga lotslotter tenderar att stiga. Exempelvis må sålunda nämnas, att antalet platser med lotslotter över 2 000 kronor utgjorde år 1923 17, år 1929, då högkonjunktur var rådande, 35, sjönk därefter till 21 år 1932 men har år 1933 återigen stigit till 26.

Givetvis böra lotsarna, vilka hava att utföra ett för sjöfarten betydelsefullt arbete, mången gång ansträngande och farofyllt, beredas en i förhållande till arbetets vikt och karaktär samt de krav i skilda hänseenden, tjänsten ställer på dem, avpassad inkomst. Av vad här ovan anförts måste emellertid anses framgå, att lotspenninginkomsten för personalen i åtskilliga fall uppgår till större belopp för år, än vad lotsarna — vilka jämväl åtnjuta fast lön med dyrtids- och dyrorrtstillägg, varigenom deras försörjning är tryggad — i förevarande avseende skäligen böra kunna göra anspråk på. Detta förhållande skulle alltefter genomförande av de av nämnden föreslagna personalinskränkningarna komma att bliva ännu mera påtagligt beträffande ett stort antal lotsplatser. På grund härav har nämnden funnit sig böra föreslå, att en beskärning vidtages jämväl beträffande lotsarnas andel i lotspenninguppbörden från fartyg, som anlita lots, och fartyg, vilka visserligen gå utan lots men författningsenligt äro lotspliktiga.

Vidkommande härefter frågan om de närmare grunderna för beräkning av personalens del i den lotspenninguppbörd, varom i detta sammanhang rör sig, har det synts organisationsnämnden stå bäst i överensstämmelse med de skäl, som åberopats för en reducering av denna lotspenningandel, att den förändring i de nuvarande bestämmelserna i ämnet vidtages, att en med lotslottens stegring fallande procentsats kommer till användning. Till utgångspunkt i skalan torde böra tagas den nuvarande procentsatsen. Det ovan med beaktande av olika synpunkter gjorda omdömet om förekomsten av för hög lotspenninginkomst för personalen kan nämligen icke anses drabba lotslotter av varje storlek. Lotslotter, som ej uppgå till visst minimibelopp, böra därför lämnas oberörda av åtgärd, varom här är fråga. Av liknande anledning bör beträffande övriga lotslotter — vilka givetvis böra bli föremål för reducering endast i vad de överskrida nämnda minimibelopp — företagas kraftigare beskärning av större belopp än mindre. För övrigt torde vid inom statsförvaltningen förekommande provisions- eller liknande system vara vanligt, att, såsom ock förefaller naturligt, grunderna för ersättningsberäkning bli mera restriktiva i fråga om högre ersättningsbelopp än beträffande lägre.

Nämnden har tänkt sig, att högsta procenttalet varje år för den lotspersonalen vid en lotsplats gemensamt tillkommande andelen av lotspenningar från lotsade eller icke lotsade men lotspliktiga fartyg skulle liksom

nu utgöra 40. Sedan en befattningshavares lotslott under året uppgått till 1 000 kronor, skulle emellertid till honom under samma år ytterligare utgående lotslotsbelopp av lotspenningar från lotsade eller icke lotsade men lotspliktiga fartyg beräknas efter en för personalen vid platsen gemensam andel i sistnämnda lotspenningar av 30 %. Om befattningshavares lotslott stiger till 2 000 kronor, skulle därefter under året för hans del sistnämnda procentsats sänkas till 20. I de angivna gränobeloppen 1 000 kronor och 2 000 kronor inräknas vederbörande befattningshavare tillkommande lotspenningar från samtliga fartyg, alltså såväl lotsade som lotspliktiga eller blott avgiftspliktiga icke lotsade fartyg.

Genom det nu angivna systemet lämnas beträffande lotslotsbelopp till och med 1 000 kronor de nuvarande grunderna för beräkning av personalens lotspenningandel orörda, såvitt angår lotspenninguppbörd från fartyg, vilka anlita lots eller utan att anlita lots äro lotspliktiga. Den reducering, som här är ifrågasatt, kommer följaktligen icke att i någon mån beröra personalen å lotsplatser, där högsta lotslotten under året ej överstiger 1 000 kronor. Antalet dylika platser utgjorde år 1933 49 men kommer, i den mån nämndens förslag till indragning av lotsplatser och minskning av personalbestånden vid åtskilliga kvarvarande platser förverkligas, att avsevärt nedgå. Under alla förhållanden torde dock komma att jämväl framdeles varje år förefinnas ett antal platser, där högsta lotslotten ej överstiger 1 000 kronor, och det har syntts nämnden framstå såsom rättvist och skäligt, att personalens därstädes lotspenninginkomst ej blir föremål för beskärning, som är i förevarande sammanhang ifrågasatt.

Revision av procentsatsen jämväl beträffande nuvarande ordinarie personal. Organisationsnämnden upptager härefter till behandling frågan om den nuvarande ordinarie lotspersonalens skyldighet att underkasta sig de förändringar i grunderna för beräkning av personalens lotspenninginkomst, som av organisationsnämnden föreslås.

Enligt det förslag till avlösningsreglemente för befattningshavare vid lots- och fyrstaten, vilket av Kungl. Maj:t förelades 1922 års riksdag för godkännande (prop. nr 181), skulle första meningen av 11 § i reglementet erhålla följande lydelse: »Av de enligt särskilda bestämmelser vederbörande lotsplats tillfallande lotspenningar skall den vid platsen tjänstgörande lotspersonalen äga åtnjuta fyrtio %.»

I sin skrivelse i ämnet (nr 231) anförde emellertid riksdagen: Såsom av propositionen framginge, förutsatte Kungl. Maj:ts förslag, att lotspersonalen utöver löneförmånerna enligt stat alltjämt skulle äga uppbära andel i lotspenningar. Riksdagen hade visserligen funnit sig böra bifalla förslaget härutinnan, men förutsatte riksdagen därvid, att, därest höjning av nu utgående lotsavgifter skulle komma till stånd, lotsarnas inkomst till följd därav icke finge ökas, samt att, om sänkning av avgifterna i fråga

åvägabragtes, lotsarna skulle vara skyldiga att utan vederlag underkasta sig därav föranledd minskning i respektive lotslotter.

Med hänsyn till vad riksdagen sålunda anfört, beslöt riksdagen för sin del, att avlöningsreglementet skulle, såvitt nu är i fråga, hava följande lydelse (riksdagens tillägg kursiverade): »Av de enligt särskilda stadganden vederbörande lotsplats tillfallande lotspenningar skall den vid platsen tjänstgörande lotspersonalen *jämlikt Kungl. Maj:ts bestämmande* äga åtnjuta *högst* fyrtio %.»

Den utfärdade författningen (S. F. S. 379/22) erhöll i förevarande del denna lydelse.

Av riksdagens förberörda skrivelse synes organisationsnämnden framgå, att riksdagens ifrågavarande tillägg till Kungl. Maj:ts förslag till avlöningsreglementet föranletts av en önskan hos riksdagen att markera, att, därest höjning av lotsavgifterna skulle komma till stånd, lotsarna vore skyldiga att till förhindrande av en därav föranledd ökning av deras inkomst av lotspenningar vidkännas nedsättning av procenttalet för beräkandet av andelen i lotspenninguppbörden, samt att, om sänkning av lotsavgifterna skulle äga rum, lotsarna icke i anledning av därav förorsakad nedgång i lotspenninguppbörden kunde påfordra höjning av nämnda procenttal. Att emellertid gentemot den nuvarande ordinarie lotspersonalen kan, utan höjning av lotsavgifterna, genomföras en sänkning av den procent, som för närvarande tillämpas vid beräkandet av personalens lotspenningandel, synes organisationsnämnden tydligt framgå av 35 § avlöningsreglementet för befattningshavare vid lots- och fyrstaten. Detta författningsrum, vars nuvarande lydelse föreslogs av Kungl. Maj:t och godkändes av 1922 års riksdag, innehåller bestämmelser om reglementets tillämplighet m. m., enligt motiven (prop. nr 181/1922 sid. 39) meddelade i anslutning till 36 § i avlöningsreglementet för statsdepartement och vissa andra verk, tillhörande den civila statsförvaltningen. I andra stycket av förstnämnda paragraf stadgas sålunda, att ordinarie befattningshavare vid lots- och fyrstaten, vilken ingått å den från och med år 1923 tillämpade avlöningsstaten — enligt vad nämnden inhämtat kvarstår för närvarande ingen befattningshavare vid lots- och fyrstaten å äldre lönestat — är pliktig att underkasta sig de ändrade bestämmelser, som kunna varda utfärdade rörande i 11 § i avlöningsreglementet berörda hänseenden.

Förslag.

Under hänvisning till vad ovan i skilda hänseenden anförts föreslår organisationsnämnden, att i nu gällande bestämmelser rörande lotspersonalen vid vederbörande lotsplatser gemensamt tillkommande andel i lotspenningar och de särskilda befattningshavarnas lotslotter vidtagas

de ändringarna, att personalens gemensamma andel i lotspenningar från lotsfria men avgiftspliktiga fartyg, som icke anlita lots, beräknas efter 10 %, samt att lotsarnas inkomst av lotspenningar från övriga fartyg beräknas efter en fallande procentsats på sätt förut å sid. 62—63 närmare angivits.

Av det föregående torde framgå, att nämnden icke förutsätter, att ifrågavarande förslag skola leda till förändrad lönegradsplacering av lotspersonalen.

Såvitt organisationsnämnden kunnat finna torde tillämpningen i praktiken av här förevarande förslag icke behöva erbjuda svårigheter, på grund av vilka betänkligheter mot antagandet därav äro att hysa. För ett lätt särskiljande av lotspenningarna från lotsfria fartyg, som icke anlita lots, och lotspenningarna från övriga fartyg synas ifrågavarande båda fartygskategorier böra i lotsdagböckerna på lämpligt sätt föras åtskilda. Därjämte torde vara erforderligt, att vid lotsplatserna föras fortlöpande konton över varje befattningshavares lotspenninginkomst, så att för ändamål, som av det föregående framgår, kännedom erhålles om, när vederbörandes lotslott uppgått till respektive 1 000 och 2 000 kronor. Nämnden förutsätter, att lotsstyrelsen till Kungl. Maj:t avgiver förslag till närmare tillämpningsföreskrifter i ämnet, och att styrelsen, därest så befinnes erforderligt, därutöver jämväl själv utfärdar dylika föreskrifter.

Ifrågavarande förslags verkningar. År 1933 uppgick lotspenninguppbörden i riket till 2 465 517 kronor, varav 1 479 310 kronor tillföll statsverket (60 %) och 986 207 kronor lotspersonalen. Därest under nämnda år organisationsnämndens förslag angående förändringar beträffande lotspenninginkomstens fördelning varit genomförda, skulle enligt en inom lotsstyrelsen verkställd beräkning statsverkets lotspenningandel hava ökats och lotspersonalens lotspenningandel hava minskats med omkring 200 000 kronor. Beräkningen synes visa, att nämndens förslag ingalunda komma att medföra för stor reduktion av personalens inkomst av lotspenningar. Trots att i enlighet med vad förut sagts levnadskostnaderna sedan år 1923 avsevärt nedgått och även andra förhållanden tala för minskning i den vid 1922 års lönereglering beräknade personalandelen av 600 000 kronor, skulle även med nämndens förslag personalens lotspenninginkomst år 1933 hava överstigit sistnämnda belopp med mera än 25 %. — Om lotsfrihetsgränsen varit höjd till 100 ton, skulle endast en jämförelsevis obetydlig ytterligare reducering i personalens lotspenningandel hava uppkommit (jmf. ovan sid. 25).

Avläggande av styrmansexamen vid navigationsskola för rättighet att undergå lotsexamen.

En fråga, som äger ett visst samband med spørsmålet om lotspersonalens avlöningsförhållanden, och som organisationsnämnden därför funnit anledning att här upptaga till behandling, är den, om vid navigationsskola avlagd styrmansexamen bör erfordras för rättighet att undergå lots-examen.

Gällande bestämmelser. I 45 § 2 mom. Kungl. Maj:ts instruktion för lotsverket den 24 november 1923 (nr 404) stadgas, att ingen må konstitueras till lots, lotsförman eller överlots eller intagas i lotsningstur, som icke, såvitt nu är i fråga, avlagt lotsexamen i enlighet med de föreskrifter, lotsstyrelsen äger utfärda. Sådana föreskrifter återfinnas i den av lotsstyrelsen den 31 oktober 1924 utfärdade stadgan angående lotsexamen, vilken stadga trädde i kraft den 1 januari 1925. Jämlikt lotsstyrelsens beslut den 29 april 1930 skulle emellertid 3 § i stadgan från och med den 1 juli 1931 hava viss ändrad lydelse. Enligt denna lydelse, som fortfarande är bestående, erfordras för undergående av lotsexamen, förutom annat, beträffande personal vid vissa angivna lotsplatser att hava vid navigationsskola avlagt godkänd styrmansexamen och beträffande personal vid övriga lotsplatser att hava vid navigationsskola avlagt antingen godkänd skepparexamen av 1:a klass eller godkänd styrmansexamen.

Historik. Jämlikt bestämmelserna i 3 § stadgan den 31 oktober 1924, sådan denna paragraf ursprungligen var lydande, erfordrades för undergående av lotsexamen i fråga om personal vid samtliga lotsplatser, bl. a., vid navigationsskola avlagd skepparexamen av 1:a klass eller högre examen eller vid flottans undervisningsverk avlagd styrmansexamen. Lotsstyrelsens beslut den 29 april 1930, varigenom beträffande personal vid vissa lotsplatser uppställdes ovillkorlig fordran å styrmansexamen för rättighet att undergå lotsexamen, tillkom i anledning av en av lotsförbundet under hand gjord framställning, varöver yttranden infordrades från samtliga lotskaptener, om sådan ändring av stadgan angående lotsexamen, att för undergående av dylik examen skulle erfordras vid navigationsskola avlagd styrmansexamen eller högre examen. Före den 1 januari 1925 erfordrades för undergående av lotsexamen icke någon vid navigationsskola avlagd examen, utan i den då gällande stadgan angående lotsexamen den 16 mars 1915 föreskrevs i förevarande hänseende allenast, att vederbörande skulle hava haft viss tjänstgöringstid till sjöss.

Organisationsnämnden:

Vid övervägande av spørsmålet om uppställande av fordran på avlagd styrmansexamen för rättighet att undergå lotsexamen har organisationsnämnden genast från början funnit det med hänsyn till omständigheterna

framstå såsom i hög grad oegentligt att verkställa en uppdelning av lotsplatserna i å ena sidan sådana, beträffande vilka ifrågavarande villkor kräves, och å andra sidan sådana, rörande vilka detta icke är fallet. Om styrmansexamen fordras, synes detta böra hava sin grund främst däri, att vederbörande anses vara för verkställandet av lotsningar i behov av dylik utbildning. Följaktligen bör en uppdelning, som nyss sagts, för att rätt tjäna sitt ändamål ske huvudsakligen i anseende till svårighetsgraden hos lotsningsprestationerna vid de olika lotsplatserna. Vid en på sådan grund gjord uppdelning av lotsplatserna torde resultatet kunna bliva endast i viss mån rättvisande, enär hänsyn är att taga till omständigheter, rörande vilka ingen eller endast ofullständig kännedom råder, såsom väderleksförhållanden, tiden på dygnet för lotsningarna m. m. Bortsett härifrån ligger emellertid i sakens natur, att uppdelningen är såtillvida bunden vid lotsplatsernas indelning i klasser, att beträffande personalen vid viss plats styrmansexamen för avläggande av lotsexamen icke rimligen torde kunna ovillkorligen erfordras, om icke rörande personalen vid samtliga eller åtminstone så gott som samtliga platser i högre klass eller klasser enahanda villkor gäller. Den med klassindelningen följande skillnaden i avlöningarna å vederbörande befattningar leder nödvändigtvis till intagande av en sådan ståndpunkt. Vid en mindre avlöning kan nämligen icke gärna fordras högre grad av utbildning än vid avlöning till större belopp. Den av lotsstyrelsen genom beslutet den 29 april 1930 gjorda uppdelningen följer också klassindelningen på det sätt, att villkor om avlagd styrmansexamen uppställts beträffande personalen vid samtliga lotsplatser av 1:a klass och flertalet lotsplatser av 2:a klass men icke i fråga om personalen vid någon lotsplats av 3:e klass. Klassindelningen sker huvudsakligen efter grunder — jämför ovan å sid. 51 — vilka måste anses vara för frågan, huruvida personalen bör hava avlagt styrmansexamen eller icke, ovidkommande. Den för sistberörda ändamål gjorda uppdelningen av lotsplatserna blir således synnerligen irrationell. I än högre grad framstår detta vid beaktande av den omständigheten, att lotsningsområdena nästan alltid gripa in i närliggande lotsningsområden. I anledning härav blir vid sådan uppdelning av lotsplatserna, varom här är fråga, ofta följd, att för lotsning i leder, tillhörande mer än ett lotsningsområde, beträffande viss personal kräves styrmansexamen, beträffande annan personal däremot icke.

En uppdelning i förevarande hänseende av lotsplatserna måste alltså i anslutning till vad nu anförts komma att framstå såsom verklighetsfrämmande. Vad därefter beträffar frågan, huruvida en samtliga lotsplatser omfattande ovillkorlig fordran å avlagd styrmansexamen för undergående av lotsexamen bör uppställas, måste, enligt vad organisationsnämnden kunnat finna, svaret härå bliva nekande. Såvitt nämnden har sig bekant, torde av erfarenheten tillräckligt stöd för krävande av ett dylikt villkor icke kunna hämtas. Från sjöfartens sida hava icke heller

några anspråk därutinnan framkommit i vidare mån, än att stundom klagomål framstälts över att lotspersonalens kunskaper i engelska språket icke alltid vore fullt tillfredsställande, vilket missförhållande skulle avhjälpas genom styrmansexamen, vari engelska språket ingår. Rörande denna sak vill organisationsnämnden erinra om, att det enligt bestämmelserna i 41 § andra stycket tjänstgöringsreglementet för lots- och fyrstaten åligger lotslärling att förvärva sig för lotsningstjänsten behöfvig kunskap i engelska språket. Enligt nämndens mening bör personalens förvärvande av dylika insikter kunna äga rum på enklare sätt än genom avläggande av styrmansexamen, varigenom man uppenbarligen skjuter över målet. Slutligen må nämnas, att lotsförbundet icke förebragt någon närmare motivering för sin förut omförmälda framställning, som synes hava avsett rikets samtliga lotsplatser, och att varken bland lotskaptenerna eller vid ärendets handläggning inom lotsstyrelsen enighet varit rådande i fråga om vidtagande av åtgärd i det i framställningen avsedda hänseendet. Från lotsstyrelsens ifrågavarande beslut anmälde sålunda två ledamöter av styrelsen skiljaktig mening, därvid de förklarade sig vara av den uppfattningen, att någon ändring i villkoren för lotsexamen icke för det dåvarande bort vidtagas.

Förslag.

Under hänvisning till det ovan anförda får organisationsnämnden föreslå, att bestämmelserna i 3 § stadgan angående lotsexamen ändras sålunda, att för undergående av lotsexamen erfordras, beträffande personal vid samtliga lotsplatser, att hava vid navigationsskola avlagt antingen godkänd skepparexamen av 1:a klass eller godkänd styrmansexamen, och att alltså, liksom fallet varit före den 1 juli 1931, styrmansexamen icke för något fall stadgas såsom ovillkorlig fordran i förevarande hänseende.

Enslighetstillägg.

På sätt nedan vidare omförmäles anser organisationsnämnden, att revidering bör företagas av den nuvarande förteckningen över de orter, där enslighetstillägg utgå till tjänstemän vid lots- och fyrstaten.

Gällande bestämmelser. I 12 § avlöningsreglementet den 9 juni 1922 stadgas, att till tjänsteman, som på grund av sin tjänstgöring nödgas vara bosatt å sådan ort, där vistelsen till följd av ortens särskilt ensliga belägenhet kan, fränsett ökade levnadskostnader, anses medföra avsevärda olägenheter, utgår enslighetstillägg med nedanstående för fyra olika enslighetsklasser bestämda belopp för år räknat nämligen:

för enslighetsklass	I	60 kronor
»	»	II 120 »
»	»	III 180 »
»	»	IV 240 »

Dessutom stadgas, att det ankommer på Kungl. Maj:t att bestämma de orter, där enslighetstillägg må utgå, samt dessa orters fördelning å nämnda fyra enslighetsklasser.

I anslutning härtill har i 4 § av tilläggsbestämmelserna till avlöningsreglementet föreskrivits, att enslighetstillägg skall utgå å följande orter, som hänföras till nedan angivna enslighetsklasser, nämligen:

Klass I: Bergudden;	Klass II: Storkläppen;
Fårö;	Söderarm;
Grönskär;	Tistlarna;
Häradskär;	Ursholmen;
Hävringe;	Örskär;
Måsknuv;	Klass III: Agö;
Rönnskär;	Eggegrund;
Stedsholmen;	Holmögadd;
Väderöarna;	Nidingen;
Östergarn;	Stora Fjäderägg;
Klass II: Bjuröklubb;	Stora Karlsö;
Björn;	Storjungfrun;
Bremö;	Understen;
Draghällan;	Utklippan;
Huvudskär;	Väderöbod;
Högbonden;	Klass IV: Gotska Sandön;
Klövskär;	Gran;
Paternoster;	Svenska Högarna.

Enslighetstillägg utgå till extra ordinarie tjänstemän efter samma grunder som till den ordinarie personalen.

Historik. *Före ikraftträdandet av 1922 års löneroglering* för lots- och fyrstaten utgingo icke enslighetstillägg, men från ett under avlöningsstaten för fyrpersonalen uppfört bestämt anslag erhöll personalen å några avlägset belägna fyrar dels provianteringsbidrag, dels ock ersättning för uppehållande av förbindelse med land. Därjämte utgick av anslaget bidrag till fyrpersonalen å Gotska Sandön för anskaffande av kofoder. Lotspersonalen däremot åtnjöt icke några dylika förmåner.

De nuvarande bestämmelserna i 12 § avlöningsreglementet rörande enslighetstillägg äro tillkomna på förslag av *lotsstyrelsen och 1921 års lönesakkunniga*, som härutinnan anförde:

Kallortstillägg enligt de i 14 § i avlöningsreglementet för statsdepartementen meddelade grunder hade synts lotsstyrelsen och de lönesakkunniga icke påkallade

beträffande befattningshavare vid lots- och fyrstaten. Det syntes nämligen icke kunna bestridas, att de av dessa befattningshavare, som vore stationerade å sådana orter inom de norra delarna av landet, där eljest kallortstillägg skulle kunna ifrågakomma, under vintermånaderna i regeln hade lindrigare tjänstgöring än annorstädes. Däremot syntes den synnerligen ensliga belägenhet, som utmärkte några lotsplatser och ett flertal fyrplatser inom olika delar av landet, väl motivera, att den personal, som nödgades av sin tjänstgöring vara bosatt å dylik plats, bereddes någon särskild gottgörelse för de betydande olägenheter i skilda hänseenden, som, fränsett ökade levnadskostnader, medföljde en sådan bostadsort. För nämnda ändamål hade det syntts lämpligt, att dylik personal tillerkändes enslighetstillägg med belopp växlande mellan 60 och 240 kronor, alltefter graden av enslighet.

Tidigare ifrågasatta förändringar rörande enslighetstillägg. 1928 års lönekommitté har i sitt betänkande med förslag till allmänt avlöningsreglemente med därtill hörande tilläggsbestämmelser för ordinarie tjänstemän, tillhörande den civila statsförvaltningen icke föreslagit annan ändring i sak beträffande de nuvarande bestämmelserna rörande enslighetstillägg till lots- och fyrstatens tjänstemän, än att dyrtidstilläggen inarbetats i beloppen, vilka därvid med någon avrundning uppåt bestämts till respektive 90, 150, 210 och 270 kronor. En av fyrpersonalens förening gjord framställning om utökande av antalet enslighetsklasser med en femte klass — för vilken beloppet skulle utgöra 300 kronor — i och för inordnandet i klasserna av flera fyrplatser ansåg kommittén sig icke böra biträda, därvid emellertid tillfällige ledamoten av kommittén, ordföranden i nämnda förening, dåvarande fyrmästaren C. G. Hagström i särskilt yttrande yrkade bifall till framställningen.

Sedermera har *fyrpersonalens förening* i skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 juli 1930, under uttalande av sin förhoppning om utökande av antalet enslighetsklasser i överensstämmelse med vad nyss anförts, hemställt om bifall till ett vid skrivelsen fogat förslag rörande de fyrplatser, där enslighetstillägg borde utgå och dessa platsers fördelning å de fem klasserna.

I utlåtande den 16 september 1930 över 1928 års lönekommittés ovan nämnda betänkande tillstyrkte *lotsstyrelsen* kommitténs förslag rörande enslighetstillägg och förklarade därvid sig anse, att inom ramen för det nuvarande antalet enslighetsklasser och med de av kommittén föreslagna beloppen fullt skälig ersättning kunde beredas vederbörande i anledning av vissa platsers ensliga belägenhet.

Organisationsnämnden:

Frågan om utgående av enslighetstillägg enligt viss klass är beroende av huruvida och i vad mån på grund av vederbörande ords mer eller mindre ensliga belägenhet vistelsen därstädes kan anses medföra olägenheter, som icke äro att hänföra till ökade levnadskostnader. Enligt bestämmelserna skall för utgående över huvud taget av enslighetstillägg belägen-

heten vara särskilt enslig, och de därav föranledda olägenheterna skola kunna betraktas såsom avsevärda.

Den starka utveckling å kommunikationsväsendets område, vilken försiggått sedan ett antal år tillbaka, torde vara ägnad att motverka här ifrågakommande olägenheter. Möjligheterna att för en låg kostnad snabbt förflytta sig till lands äro numera avsevärt större än förr, tack vare den omfattning, som trafiken med motorfordon, särskilt omnibusar, antagit. Beträffande förbindelserna sjöledes hava i avseende å snabbhet, bekvämlighet och oberoende av väderleksförhållandena avsevärda förbättringar inträtt genom rodd- och segelbåtarnas ersättande med eller omvandling till motorbåtar. Å alla fyr- och lotsplatser, där uppehållande av förbindelser sjöledes med andra orter erfordras, torde personalen numera äga tillgång till motorbåtar. Vidare innebär telefonnätets utsträckning till även avlägset belägna orter ett brytande av deras isoleering i ett avseende, som är av icke oväsentlig betydelse.

Vidare må framhållas, att fortskridande bebyggelse är av beskaffenhet att inverka på ensligheten och därav följande olägenheter.

I betraktande av vad ovan anförts är organisationsnämnden av den meningen, att vissa orter böra utgå ur förteckningen över de i enslighetsklasserna upptagna orterna, samt att vissa orter i förteckningen böra nedflyttas i en lägre klass än den, de för närvarande tillhöra.

Beträffande en ort, nämligen Rödkallen, bland de i fyrpersonalens förenings skrivelse upptagna orterna, där enslighetstillägg nu icke utgå men enligt föreningen borde utgå, anser nämnden, att densamma bör uppföras såsom ort, där enslighetstillägg skola tillkomma vederbörande tjänstemän, och därvid hänföras till enslighetsklass I.

I övrigt kan nämnden icke tillstyrka bifall till föreningens framställning. Nämnden åberopar därvid vad här ovan förut framhållits. Enligt framställningen skulle antalet orter, där enslighetstillägg skulle utgå, komma att bliva ungefär dubbelt så stort som för närvarande.

Förslag.

Sålunda föreslår nämnden, att Bergudden, Färö, Grönskär, Häradskär, Hävringe och Stedsholmen, samtliga orter tillhörande klass I, uteslutas ur ifrågavarande förteckning. Därjämte föreslås, att Bjuröklubb, Bremö, Tistlarna och Örskär nedflyttas från klass II till klass I, att i klass I upptages jämväl Rödkallen, samt att Gran nedflyttas från klass IV till klass III.

Med hänsyn till innehållet i 35 § andra stycket avlöningsreglementet torde vederbörande nuvarande ordinarie befattningshavare icke vara skyldiga underkasta sig indragning eller minskning av till dem utgående enslighetstillägg.

Fullt genomförda torde nämndens här ifrågavarande förslag kunna beräknas medföra en årlig minskning med omkring 1 700 kronor, dyrtidstillägg inberäknade, i kostnaderna för enslighetstillägg.

Särskild ersättning för mistsignalering.

Organisationsnämnden framlägger nedan förslag till borttagande av den nu utgående särskilda ersättningen för mistsignalering å fyrskepp.

Gällande bestämmelser. Enligt 28 § i avlöningsreglementet den 9 juni 1922 samt 11 § i tillägsbestämmelserna till nämnda reglemente utgår för å fyr eller fyrskepp verkställd mistsignalering ersättning för varje person, som måst anlitas i anledning av signaleringen. Ersättningen utgår med 50 öre för hel timme och 25 öre för halv timme, med iakttagande att, så snart mistsignalering ägt rum under någon del av en halvtimme, tiden beräknas som full halvtimme.

Historik. Rörande särskild ersättning för mistsignalering yttrade 1913 års löneregleringskommission:

Enligt av lotsstyrelsen avgivet förslag skulle den ersättning av 25 öre per timme, som för det dåvarande utginge till fyrpersonalen för mistsignalering, icke vidare ifrågakomma, men styrelsen hade ansett, att under vissa förhållanden tillfälliga biträden under mistsignalering kunde behöva anställas, och till följd därav till ersättning åt extra biträden för vaktgöring i fyr under mistsignalering upptagit ett mindre anslag. Emot denna anordning hade kommissionen icke något att erinra.

Personalen anförde i förevarande ämne i skrivelse till Kungl. Maj:t i augusti 1913 följande:

Vidkommande mistsignaleringen borde vid det förhållande, att, där sådan signalering förekomme, personalen utförde ett merarbete i jämförelse med personalen å de platser, där mistsignalering ej ägde rum, ersättning för detta merarbete biligtvis utgå.

I sitt utlåtande rörande förslaget till 1914 års lönereglering anförde *statskontoret*:

Att den för sjöfartens säkerhet synnerligen viktiga mistsignaleringen icke försumades, syntes så betydelsefullt, att det med fog kunde ifrågasättas, huruvida icke personalen borde såsom dittills göras ekonomiskt intresserad av att utföra det därmed förenade arbetet. Det vore dessutom ett merarbete, som endast förekomme vid vissa fyrar, vanligen de å yttre skär belägna, vars personal enligt statskontorets mening borde i någon mån bättre tillgodoses än personalen å andra fyrplatser; och jämväl med hänsyn därtill kunde en särskild ersättning anses vara på sin plats. Då emellertid lotsstyrelsen funnit denna särskilda ersättning kunna undvaras, hade statskontoret endast velat framhålla de synpunkter, som enligt dess mening kunde anses tala för förmånens bibehållande.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t av det sedermera för 1914 års senare riksdag framlagda förslaget till lönereglering för personalen vid lots- och fyrstaten (prop. nr 228) anförde *departementschefen*, såvitt nu är ifråga, följande:

För mistsignalering utginge särskild ersättning efter 25 öre för timme. Visserligen kunde det icke anses böra ifrågakomma, att särskild ersättning skulle utgå för allt vad som kunde kallas ett merarbete vid en fyrplats i jämförelse med annan, ty arbetet syntes icke kunna överallt avpassas fullt lika. Men ersättning för mistsignalering hade sedan gammalt utgått och, såsom statskontoret framhållit, saknade det icke betydelse, att personalen hade ett ekonomiskt intresse av att fullgöra det ofta mödosamma arbetet med nämnda för sjöfartens säkerhet synnerligen viktiga signalering. Departementschefen ville därför tillstyrka, att sådan särskild ersättning finge fortfarande efter för det dåvarande gällande grund utgå.

I enlighet härmed behölls vid 1914 års lönereglering en särskild ersättning för mistsignalering av 25 öre för timme. *Fr. o. m. den 1 juli 1921* höjdes ersättningen till 50 öre för timme.

Lotsstyrelsen och 1921 års lönesakkunniga föreslog i sitt den 25 februari 1922 avgivna betänkande ersättningens bibehållande vid sistnämnda belopp och anförde därvid följande:

Det skulle visserligen kunna sättas ifråga, huruvida den särskilda ersättningen för mistsignalering fortfarande borde utgå. Från personalens sida hade sålunda föreslagits, att i stället för bibehållande av nämnda ersättning vid tjänstemännens placering i lönegrader avgörande betydelse skulle fästas vid det förhållandet, om vid den fyr, där vederbörande tjänstgjorde, mistsignalering förekomme eller ej. Enligt lotsstyrelsens och de lönesakkunnigas mening borde emellertid i viss mån andra grunder vara bestämmande vid tjänstemans placering i lönehänseende, då även andra tjänsteåligganden än mistsignalering därvid borde spela in. Då skyldighet att verkställa mistsignalering i varje fall medförde en särskild bundenhet och ökat arbete, hade det syntts billigt, att ersättning fortfarande finge utgå för dylik signalering. Beträffande ifrågavarande ersättning finge vidare erinras, att densamma i vissa fall vore att betrakta såsom en gottgörelse åt befattningshavares familjemedlemmar för erforderligt biträde vid signaleringens utförande.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t av förslaget till 1922 års lönereglering (prop. nr 181/1922) förklarade *departementschefen* sig anse ersättning för mistsignalering lämpligen böra bibehållas. Härtill anslöt sig riksdagen.

Nuvarande mistsignalering. Mistsignalering till ledning för de sjöfarande sker numera genom utsändande av dels ljudsignaler i luften eller vattnet dels ock radiomistsignaler. Ljudsignalering äger rum blott vid tjocka eller mycket disig luft. Radiomistsignalering däremot försiggår i regel hela dygnet med bestämda intervaller, vilka emellertid vid väderleksförhållanden som nyss nämnts äro av kortare varaktighet än vid klart väder.

Luftmistsignalering är för närvarande anordnad vid åtskilliga av lots-

verkets fyrar med ständig bevakning samt å samtliga fyrskepp. Beträffande fyrplatserna verkställes denna signalering i allmänhet medelst motordrivna maskinerier, nämligen tyfoner (sirener) för komprimerad luft eller elektriska luftmembransändare. Å ett mindre antal platser äger dock ifrågavarande signalering rum förmedelst knallsignalapparater (å en plats signalkanon), varförutom densamma å ett fåtal platser sker med lurar för handkraft (handlurar) eller urverksdrivna klockor. Å fyrskeppen äger luftmistsignaleringen i det stora flertalet fall rum med tyfoner (sirener) för ånga eller komprimerad luft eller med elektriska luftmembransändare. Å två fyrskepp sker emellertid signaleringen med klockor, varå klämtas, och dylika klockor äro installerade såsom reservanordningar jämväl å övriga fyrskepp. Vidare finnas å de flesta fyrskeppen signalkanoner, varmed varningsskott avfyras, då från vederbörande fyrskepp observeras, att fartyg stävar mot grund. Vattenmistsignalering förekommer å några av fyrskeppen och sker medelst undervattensklockor för komprimerad luft eller med elektriska undervattensmembransändare. Radiomistsignalering äger rum från automatiska radiofyrar å fyrskepp eller vid fyrplats.

Rörande stundom förekommande mistsignalering vid fyrar utan ständig bevakning hänvisas till vad därom i det följande anföres vid behandling av frågan om automatisering av fyrar.

Organisationsnämnden:

Den ersättning för mistsignalering, varom ovan omförmåls, utgår vid ljudsignalering vid fyrar med ständig bevakning och å fyrskepp. För radiomistsignalering utgår ingen särskild ersättning.

Ersättning för mistsignalering vid bevakade fyrar. I det betänkande, som legat till grund för ordnandet av de nuvarande avlöningsförhållandena vid lots- och fyrstaten, hava lotsstyrelsen och 1921 års lönesakkunniga såsom motiv för utgående av särskild ersättning för mistsignalering anfört huvudsakligen, att skyldighet för personalen att verkställa mistsignalering medförde en särskild bundenhet och ökat arbete. Givetvis är i viss mån detta fallet. Organisationsnämnden har också ansett sig sakna tillräcklig anledning att, vad fyrplatserna angår, framlägga förslag om borttagande av ifrågavarande ersättning eller om ändring i de för ersättningens beräkning för närvarande gällande grunderna. Tjänstgöringen vid de fyrplatser, där mistsignalering förekommer, torde få anses vara i sådan grad mera betungande än tjänsten vid andra fyrplatser, att den särskilda ersättningen för mistsignaleringen kan anses befogad. Härvid bör ihågkommas ej blott själva verkställandet av mistsignaleringen utan jämväl det arbete, som under tid, då mistsignalering icke pågår, kräves, nämligen vakthållning för aktgivande på väderleks-

förhållandena och skötsel och tillsyn av mistsignaleringsapparaterna för deras hållande i fullgott skick.

I avlöningshänseende äro fyrarna med ständig bevakning indelade i tre klasser, 1:a (högsta), 2:a och 3:e (lägsta) klassen. (Se härom vidare nedan under avdelningen »Fyrarna och deras personal».) Vid klassificeringen har hänsyn visserligen tagits till förekomsten av mistsignaleringsapparater och dessas art, storlek och svårskötthet. Likväl har klassificeringen skett under beaktande jämväl av flera andra omständigheter. Sålunda förekommer luftmistsignalering visserligen vid de flesta fyrar av 1:a klass, ehuru dock icke vid samtliga sådana fyrar, men äger därjämte rum vid ungefär halva antalet fyrar av 2:a klass ävensom vid vissa fyrar av 3:e klass. Därest man vill fasthålla vid principen, att vid fyrar förekommande mistsignalering bör för personalen medföra viss extra ersättning, som icke tillkommer personalen å de med mistsignaleringsapparater icke utrustade fyrarna, kan alltså ifrågavarande grundsats icke betraktas såsom förverkligad genom fyrarnas klassindelning, sådan denna med tillämpning av hittills därför gällande grunder är utformad. Därvid må även uppmärksammas, att vissa befattningshavares vid fyrplatserna fasta lön är till sin storlek oberoende av den klass, fyrplatsen tillhör.

Ersättning för mistsignalering å fyrskepp. Enligt organisationsnämndens mening ställa sig förhållandena i ifrågavarande hänseende annorlunda beträffande fyrskeppen än i fråga om fyrarna. Medan sålunda vid fyrarna förekommande mistsignalering nödvändiggör vakthållning därstädes i en utsträckning, som icke eljest är av omständigheterna betingad, erfordras å fyrskepp vakt dygnet om icke blott med hänsyn till mistsignaleringen utan även av andra skäl. Den å ett fyrskepp förekommande vakthållningen är att jämföra med den ständigt erforderliga vakthållningen å varje annat i öppen sjö varande bemannat fartyg. För varje sådant fartyg förefinnes även skyldighet att, då så på grund av väderleksförhållandena erfordras, avgiva signaler. Såväl vakthållningen å ett fyrskepp som det personalen därstädes åliggande arbetet med verkställande av mistsignalering och skötsel och tillsyn av därför erforderliga apparater måste därför betraktas såsom göromål, karakteristiska för sjö-tjänst i allmänhet.

Beträffande sådan tjänst gäller otvivelaktigt, att densamma mången gång är mera påfrestande än tjänstgöring i land. Med hänsyn härtill är emellertid i 25 § i avlöningsreglementet den 9 juni 1922 för befattningshavare vid lots- och fyrstaten stadgat, att under tjänstgöring å fyrskepp, som är liggande å sin station eller är under färd till eller från stationen, äga fyrmästare, fyrvaktare och fyrbiträde ånjuta fyrskeppstillägg med vissa för tre särskilda stationsgrupper (A, B och C) bestämda belopp för dag räknat. Beloppen variera för de olika befattningshavarna inom grupp A mellan 2 kronor 40 öre och 80 öre, inom grupp B mellan 2 kronor 80 öre

och 1 krona 20 öre samt inom grupp C mellan 3 kronor 20 öre och 1 krona 60 öre. Under tjänstgöring från och med den 16 november till och med den 15 mars förhöjas beloppen med 50 %. Fyrskeppstillägg utgå till extra ordinarie tjänstemän efter samma grunder, som för den ordinarie personalen. Ifrågakvarande tillägg, vilka tillkommo vid 1922 års löne-reglering, därvid den förut till fyrskeppspersonalen under vintermånader-na utgående särskilda dagavlöningen borttogs, infördes på förslag av lots-styrelsen och 1921 års lönesakkunniga. Såsom motiv för utgående av dessa tillägg anförde styrelsen och de sakkunniga i sitt betänkande, att, då tjänstgöringen å ett i öppen sjö till ankars liggande fyrskepp, som dess-utom endast sparsamt kunde uppehålla förbindelse med land, otvivel-aktigt måste anses mera betungande än tjänstgöringen å en landfyr, hade det syntts skäligt, att, i anslutning till vad som gällde i fråga om be-fattningshavare vid marinen, ett särskilt avlöningstillägg utginge under tjänstgöring ombord. Enligt motiven borde fyrskeppens fördelning i de tre stationsgrupperna ske med hänsyn till stationsorternas mer eller mindre ensliga belägenhet.

Genom fyrskeppstilläggen beredes alltså personalen å fyrskeppen en extra ersättning utöver den fasta lönen med hänsyn till den krävande tjänstgöringen till sjöss. Då emellertid till sjötjänsten i allmänhet hör, bl. a., arbete med mistsignalering, finnas enligt nämndens mening inga hållbara skäl för att till personalen skall utgå förutom fast lön och fyr-skeppstillägg jämväl särskild ersättning för mistsignalering. Med andra ord bör sådan ersättning, i den mån den befinnes böra utgå utöver den fasta lönen, anses inkluderad i fyrskeppstilläggen.

Förslag.

På ovan anförda skäl föreslår organisationsnämnden, att den särskilda ersättning, som nu utgår för å fyrskepp verkställd mistsignalering, skall upphöra. I detta sammanhang vill nämnden framhålla, att enligt de i det föregående återgivna, från olika håll gjorda uttalandena till förmån för bibehållande vid 1914 och 1922 års löne-regleringar av rätten till sär-skild ersättning för mistsignalering vederbörande synas haft i tankarna egentligen endast fyrpersonalen.

Jämlikt bestämmelserna i 35 § andra stycket avlöningsreglementet kan förändringen genomföras jämväl beträffande nuvarande innehavare av ordinarie befattningar å fyrskeppen.

Att nämnden icke anser, att dess förevarande förslag bör medföra en höjning av de nuvarande beloppen för fyrskeppstilläggen, torde framgå av det föregående.

Det totala beloppet av ersättningen för mistsignalering, å vilken er-sättning dyrtidstillägg icke utgår, kan, enligt från lotsstyrelsen inhämta-

de uppgifter, beräknas för budgetår uppgå till omkring 20 000 kronor, varav cirka 6 000 kronor till fyrskeppspersonalen. Beloppet av fyrskeppstillägg, inklusive därå belöpande dyrtidstillägg, utgjorde under budgetåret 1932/1933 sammanlagt omkring 70 000 kronor.

Båthållning och lotsarnas resor. — Båtlånefond.

Nuvarande ordning för båthållning och resekostnaders bestridande. Tidigare ändringsförslag i dessa ämnen.

I 39 § av instruktionen för lotsverket den 24 november 1923 (nr 404) stadgas, att å varje lotsplats skola lotsarna vara försedda med sådana båtar jämte inventarier, som, med avseende å lotsplatsens läge och lotsledernas beskaffenhet, äro för tjänstgöringen lämpliga.

Ursprungligen hade varje lots sin egen båt. Numera hava lotsarna vid de särskilda lotsplatserna i stor utsträckning gemensamma båtar, varjämte staten tillhandahåller de största och dyrbaraste båtarna. Lotsarna äro ägare till det stora flertalet båtar.

Enligt § 1 mom. 4 i förordningen angående lotsverket skall vid anlåtande av kronolots erläggas — förutom lotspenningar enligt gällande taxa, om vilka avgifter i detta sammanhang icke är fråga — hemvägsersättning enligt fastställd lotsledsförteckning. Sedan under kristiden vissa av de i lotsledsförteckningen upptagna fixa beloppen för dylika ersättningar undergått förändringar, meddelade Kungl. Maj:t den 26 juli 1918 föreskrifter om provisorisk förhöjning av hemvägsersättningen i vissa fall. Härefter har Kungl. Maj:t årligen meddelat bestämmelser om provisorisk förhöjning beträffande de flesta lotsplatserna i riket av hemvägsersättningsbeloppen.

Med de influtna hemvägsersättningarna skola lotsarna bestrida dels kostnaderna i anledning av resor vid lotsning, dels ock kostnaderna för tjänstebåtarna. Uppstå därvid underskott, lämnas emellertid bidrag till båthållningen av statsmedel. För ändamålet är i lotsverkets omkostnadsanslag upptagen en post till bidrag till lotsbåtar. Vid utlandet av bidrag av dessa medel tillämpas av lotsstyrelsen följande förfarande. Genom lotskaptenerna infor dras årligen från lotsplatserna uppgifter rörande lotsarnas vid envar lotsplats samfällda utgifter under sistförflutna kalenderåret för resor i samband med lotsning och vivre under dessa resor samt för amortering, underhåll och drift av båtarna. Därest dessa kostnaders belopp överstiga sammanlagda beloppen av de vid lotsplatsen för samma kalenderår influtna hemvägsersättningarna, tilldelas platsen bidrag motsvarande skillnaden mellan ifrågavarande båda belopp. Beträffande kronan tillhörig båt, som upplåtits till lotsperso-

nal, förfares rörande underhåll och drift på samma sätt som i fråga om lotsarnas egna båtar.

Sedan motorbåtar börjat användas vid lotsplatserna, hava åtskilliga framställningar gjorts och förslag framlagts rörande ändring i den hittills tillämpade ordningen för lotsarnas båthållning. Spörsmålet har behandlats bland annat av lotsförfattningssakkunniga i deras den 31 januari 1930 avgivna betänkande, sid. 159 ff., där även en redogörelse för tidigare i ämnet framkomna reformförslag återfinnes. Beträffande sistberörda förslag må här endast nämnas, att *lotsförfattningskommittéer*, vilka i sitt betänkande av år 1920 ägnade frågan en utförlig behandling, funno sig böra föreslå, att statsverket helt övertog kostnaderna för anskaffning, underhåll och drift av lotspersonalens tjänstebåtar. Då kommitterades betänkande anmäldes i statsrådet den 19 augusti 1921, föranledde emellertid betänkandet i denna del icke något Kungl. Maj:ts beslut.

Lotsförfattningssakkunniga hava beträffande spörsmålet om statlig båthållning eller ej förklarat sig på närmare angivna skäl giva företräde åt den nuvarande anordningen. I fråga om de former åter under vilka bidrag till lotsarnas båthållning böra utgå, hava de sakkunniga föreslagit införande av ett legosystem i viss överensstämmelse med det som tillämpas vid tullverket. Legorna borde enligt de sakkunniga lämna tillgång till förräntning, amortering, underhåll och reparationer. Beträffande driftskostnaderna åter skulle desamma som regel ersättas efter räkning, men lotsstyrelsen skulle äga att, när anledning därtill ansåges förefinnas, bestämma ett visst årsbelopp såsom ersättning för dylika kostnader. Vidare hava de sakkunniga föreslagit, att för täckande av lotsarnas reseutgifter skulle av statsmedel utgå resekostnads- och traktementsersättning i huvudsaklig överensstämmelse med de regler, som gälla för andra statstjänstemän; vid resa med tjänstebåt borde givetvis resekostnadsersättning icke utgå. De sakkunnigas ifrågavarande förslag innebära alltså, att vid lotsning hemvägsersättning från fartygen ej längre skulle erläggas.

Organisationsnämnden:

Nämnden har för sin del ej funnit anledning att förorda vare sig statlig båthållning såsom allmän regel eller lotsförfattningssakkunnigas ovanberörda förslag om hemvägsersättningens utbytande mot andra former av ersättning till lotsarna för deras utgifter för båthållning och resor.

Nedan vill nämnden i stora drag angiva de huvudsynpunkter, som varit avgörande för nämndens ståndpunkt i dessa frågor.

Under den senast förflutna tioårsperioden hava hemvägsersättningarna utgjort i medeltal omkring 400 000 kronor för år räknat. Statsverkets

kostnader för båthållningen, fränsett anskaffningskostnaderna för sådana båtar — hittills ett fåtal — vilka tillhandahållas av kronan, torde för närvarande uppgå till omkring 50 000 kronor om året. Några kostnader härutöver för lotsarnas resor belasta för närvarande icke statsverket. Beträffande storleken av kostnaderna för båthållningen vid lotsplatserna, sådan lotsförfattningssakkunniga tänkt sig densamma reglerad, samt för lotsarnas resor enligt de härutinnan av de sakkunniga föreslagna bestämmelserna, hava de sakkunniga anfört, att bestämda hållpunkter syntes saknas för att antaga några större avvikelser från de belopp, som nu åtgå för dessa ändamål. I anslutning härtill torde alltså, därest lotsförfattningssakkunnigas förevarande förslag genomföras, statens årliga kostnader för lotsarnas båthållning och resor kunna beräknas komma att uppgå till omkring 400 000 kronor mer än de med nu gällande ordning av statsmedel bestridda årliga båthållningskostnaderna, förekommande anskaffningskostnader däri ej inräknade. Någon jämkning nedåt av nämnda summa synes dock enligt nämndens mening vara att antaga, enär hemvägsersättningarna för närvarande vid vissa lotsplatser uppgå till högre belopp än som erfordras för bestridandet av kostnaderna för båthållning och resor därstädes. Även om lotsförfattningssakkunnigas förslag förverkligas endast partiellt såtillvida, att kostnaderna för båthållningen övertagas av statsverket, men de egentliga reseutgifterna fortfarande bestridas genom hemvägsersättningar från fartygen, skulle statsverkets merutgifter ändock bliva avsevärda. Statsverkets högre utgifter för båthållning och resor skulle enligt de sakkunniga icke kompenseras genom lotspenningarna och det av de sakkunniga föreslagna, lotsinrättningen tillkommande tillägget till den nuvarande fyr- och båkavgiften (se ovan sid. 18). Vidare skulle lotsförfattningssakkunnigas förslag rörande bestridandet av utgifterna för båthållningen och lotsarnas resor medföra ökade förvaltningskostnader. Jämväl kronans övertagande av all lotsarnas båthållning, till vilken sjöfarten då alltså ej vidare skulle behöva bidraga i form av hemvägsersättning, skulle hava till följd avsevärt högre båthållningskostnader för statsverket än nu ävensom stegrade förvaltningskostnader. Därtill komme i detta fall dryga anskaffningskostnader för båtmaterielen. Det nuvarande båthållningssystemet torde alltså vara för statsverket avsevärt mindre kostsamt än någon annan i förevarande hänseende ifrågasatt ordning.

Ur lotspersonalens synpunkt sett torde någon förändring beträffande det för närvarande tillämpade båthållningssystemet icke kunna anses påkallad i vidare mån, än att personalen synes böra beredas viss hjälp till kapitalanskaffning. Detta kan ske genom inrättande av en statlig lånefond för ändamålet. Därest en sådan fond upprättas, och då personalen av medel från anslagsposten till bidrag till lotsbåtar — vilken post beräknas förslagsvis, ehuru densamma icke utan Kungl. Maj:ts

medgivande må överskridas — torde erhålla full ersättning för sina löpande båthållningskostnader, i den mån hemväggersättningarna icke förslå därtill, lära personalens intressen få anses vederbörligen tillgodosedda. Innan nämnden närmare ingår på frågan om tillskapandet av en båtlånefond vill nämnden beträffande hemväggersättningen anföra ytterligare nedanstående.

Såsom olägenheter med hemväggersättningen, på sätt densamma för närvarande utgår, hava lotsförfattningssakkunniga framhållit huvudsakligen följande. Enär hemväggersättningens belopp ej vore beroende av fartygens storlek, bleve de mindre fartygen stundom orättvist betungade. Ibland vore sålunda rådande det oegentliga förhållandet mellan storleken av hemväggersättning och lotspenningar beträffande exempelvis fartyg under 100 ton, att hemväggersättningen vore avsevärt större än lotspenningarna. Vidare kunde det inträffa, att av två lotsar, som hade att resa hem samma väg, den ene, som verkställt en distanslotsning, vore berättigad till avsevärt större hemväggersättning än den andre, vilken utfört en lotsledslotsning. Sistberörda förhållande hade sin grund däri, att hemväggersättning utginge vid lotsning i lotsled med visst på förhand bestämt belopp men vid distanslotsning med visst belopp per längdenhet av resan.

För nämnden har uppgivits, att klagomålen rörande sålunda förekommande skillnader i hemväggersättningarnas belopp vid distanslotsning och lotsledslotsning i allmänhet härrört från fartyg under 100 ton.

Emellertid vill organisationsnämnden erinra om att, därest nämndens förslag om lotsfrihetsgränsens höjande till 100 ton genomföres, nu påtalade olägenheter torde bliva i ej oväsentlig mån mindre framträdande. Dessutom må framhållas, att, enär lotspenningarna beräknas efter bland annat vederbörande fartygs dräktighet, de sammanlagda lotsavgifterna uppgå till väsentligt lägre belopp för småfartygen än för de stora fartygen. De omförmälda ojämnheter vid distanslotsning och lotsledslotsning synas för övrigt i de flesta fall kunna undvikas genom föreskrifter av innehåll huvudsakligen, att, därest utgångs- och slutpunkterna för distanslotsning helt eller tämligen nära sammanfalla med utgångs- och slutpunkterna för lotsled, hemväggersättning icke skall utgå med högre belopp än som utgår, när av lots vid lotsplatsen verkställes lotsning i den ifrågavarande lotsleden. Det torde böra ankomma på lotsstyrelsen att framlägga närmare förslag härutinnan.

Ännu en fråga beträffande hemväggersättningen vill nämnden i detta sammanhang beröra. Ovan har omförmäls, att hemväggersättningarna vid vissa lotsplatser för närvarande uppgå till högre belopp än som erfordras för bestridandet av kostnaderna för båthållning och resor därstädes. Detta synes nämnden vara ett oegentligt förhållande. Hemväggersättningarna böra ej mera än motsvara ifrågavarande kostnader och lära därför, när de för dessa ändamål äro för höga, böra vederbör-

ligen nedbringas. Det lärer kunna förväntas, att lotsstyrelsen har sin uppmärksamhet riktad härpå och, i den mån anledning därtill gives, föreslår omregleringar av beloppen.

Inrättande av en lotsverkets båtlånefond.

Lotsförfattningssakkunniga hava framlagt förslag om inrättande av en lotsverkets båtlånefond och därvid anfört bland annat följande:

Såsom en av de största olägenheterna med den nuvarande ordningen, vilken ålade lotsarna att hålla tjänstebåtar, hade framhållits de stora krav på kapitalanskaffning för nyförvärv, som numera ställdes på lotsarna och som medfört en ej oväsentlig skuldsättning. Och utvecklingen krävde allt mera av lotsarna i fråga om båtmaterial.

Det syntes under sådana förhållanden skäligt, att man upprättade en statens lånefond, ur vilken de båthållningsskyldiga lotsarna kunde erhålla lån. Åt lotsstyrelsen syntes böra uppdragas att pröva ansökningar om lån. Lånen borde avbetalas genom avdrag å legobeloppen vid dessas utbetalande samt löpa med en jämförelsevis låg ränta, lämpligen samma räntefot, som beräknades vid bestämmandet av legobeloppen, vilka ju skulle lämna tillgång till förräntning av såväl lån som lotsarnas egna kapitalinsatser.

Då i framtiden legor skulle beräknas även för nu befintliga båtar, för vilka lån upptagits, borde det beredas tillfälle att till lånefonden överflytta sådana lån.

Vid årsskiftet 1928—1929 befintliga båtlån uppginge till omkring 300 000 kronor. Med hänsyn härtill och i betraktande av lånebehovet för nyanskaffning av båtmaterial under den närmaste tiden syntes båtlånefondens storlek böra sättas till minst 400 000 kronor. I den mån sedermera nya, dyrbara båtar behövde anskaffas, komme naturligen lånebehovet att stiga.

Organisationsnämnden:

Enligt vad nämnden erfarit har lotsstyrelsen i vissa fall beretts stora svårigheter med att söka hjälpa lotspersonalen att erhålla kapital för förvärvande av båtar. Det synes ock nämnden vara uppenbart, att med rådande prislägen och sedan tjänstebåtsbeståndet numera till övervägande delen motoriserats, anskaffning av erforderligt kapital för dylikt förvärv mången gång kan medföra svårigheter för lotspersonalen. Staten synes böra träda emellan för beredande av lättnader härutinnan. Jämväl organisationsnämnden får därför föreslå, att en lotsverkets båtlånefond må komma till stånd, från vilken lån för här ifrågavarande ändamål må kunna lämnas personalen. Inrättandet av en dylik fond kan ske med bibehållande i övrigt av nuvarande ordning för båthållningen och är således icke beroende av en övergång till legosystem.

Vad angår statens säkerhet för de lån, som utlämnas från fonden, hava lotsförfattningssakkunniga föreslagit, att förbud stadgas mot avyttring av tjänstebåt utan lotsstyrelsens tillstånd, ävensom att förbud meddelas mot att taga tjänstebåt i mät för gäld. Beträffande tullver-

ket, där för båthållningen ett legosystem är rådande, har i kungörelsen den 30 juni 1934 (nr 397) med vissa bestämmelser angående fortskaffningsmateriel, som för tjänstebruk hålles av tulltjänsteman, m. m., stadgats, att fortskaffningsmateriel, för vilken lega utgår, ej må avyttras utan tillstånd av vederbörande myndighet och ej heller må för gäld tagas i mät. Genom beslut av Kungl. Maj:t nämnda dag (brev till generaltullstyrelsen) har inrättats en tullverkets båtlånefond, från vilken må utlämnas lån till tulltjänsteman för anskaffande eller reparation av motorbåt för tjänstebruk. De i oförmälda kungörelse meddelade avyttrings- och utmätningsförbudena hänföra sig till all fortskaffningsmateriel, för vilken lega utgår, och äro alltså icke begränsade till sådan fortskaffningsmateriel, beträffande vilken lån från tullverkets båtlånefond löper. Förbud av förevarande slag torde även höra naturligt samman med ett legosystem i och för sig men innebära givetvis samtidigt i de fall, där vederbörande häfta för lån, varom här är fråga, säkerhet för lånen. Enligt nämndens mening synas emellertid hinder icke föreligga att även vid bibehållande av den inom lotsverket rådande ordningen med båthållningskostnadernas bestridande i första hand av inflytande hemvägsersättningar och alltså utan införande av legosystem stadga avyttrings- och utmätningsförbud under lånetiden beträffande sådana båtar, för vilka lån beviljas från en blivande lotsverkets båtlånefond. Nämnden förordar, att så sker för tillgodoseende av statsverkets anspråk på säkerhet för utlämnade lån.

I övrigt synes för lån från lotsverkets båtlånefond böra föreskrivas liknande bestämmelser, som genom ovannämnda brev fastställts för lån från tullverkets båtlånefond. I enlighet härmed skulle gälla följande:

Från fonden må utlämnas lån till lotspersonalen för anskaffande eller reparation av motorbåtar för tjänstebruk. Lån må beviljas till belopp, motsvarande hela anskaffnings- eller reparationskostnaden. Under lånetiden skall den motorbåt, för vars anskaffande eller reparation lån beviljats, hållas av låntagare försäkrad till betryggande belopp. (Med avseende på statsverkets säkerhet för beviljade lån skulle alltså de föreslagna avyttrings- och utmätningsförbudena kompletteras av denna bestämmelse om försäkringsskyldighet.) I övrigt skall lotsstyrelsen äga att vid beviljande av lån fastställa de särskilda villkor för lånebeloppets lyftande och åtnjutande, som må finnas påkallade i syfte att trygga beloppets användande till avsett ändamål. Lån från fonden skall återbetalas inom tid och på sätt styrelsen föreskriver, låntagare obetaget att före lånetidens utgång på en gång inbetala ogulden del av lånebeloppet. Amorteringstiden må icke bestämmas längre än som svarar mot den beräkneliga tiden för den ifrågavarande motorbåtens tjänstduglighet. Å lyftat lånebelopp skall erläggas årlig ränta från lyftningsdagen efter den procentsats, som Kungl. Maj:t med hänsyn till den effektiva medelräntan för statens upplåning kan finna gott bestämma. Till inlösande av

vid tiden för fondens tillkomst befintligt lån för motorbåt till tjänstebruk må, enligt lotsstyrelsens beprövande, kunna erhållas lån ur fonden, dock högst till det belopp, som motsvarar motorbåtens värde.

Vid årsskiftet 1928—1929 befintliga lån för lotsarnas båtar uppgingo till omkring 300 000 kronor. Med utgångspunkt härifrån — möjlighet torde, såsom av det föregående framgår, böra finnas för överflyttning av äldre lån till fonden — hava lotsförfattningssakkunniga föreslagit, att lotsverkets båtlånefond bestämdes till minst 400 000 kronor. Enligt organisationsnämndens mening synes önskvärt, att för bestämmande av storleken av det kapital, som bör tillföras fonden, förnyad utredning göres angående det sammanlagda belopp, till vilket ifrågavarande utestående lån numera uppgå. Vidare hyser nämnden den uppfattningen, att fonden åtminstone tillsvidare ej behöver sättas till högre belopp än de utelöpande lånens totalbelopp. Ej samtliga äldre lån torde nämligen komma att överflyttas till fonden. Nya lån lära komma att sökas successivt; under tiden återföres kapital till fonden genom amorteringar. Av organisationsnämnden föreslagna indragningar av åtskilliga lotsplatser lära för övrigt komma att verka återhållande å anspråken på fonden.

Liksom tullverkets båtlånefond står under generaltullstyrelsens förvaltning, torde lotsverkets båtlånefond böra ställas under förvaltning av lotsstyrelsen.

Lotsplatserna och deras personal.

Nuvarande organisation. För närvarande finnas 95 lotsplatser. Den därstädes anställda ordinarie personalen utgöres av överlotsar, lotsförmän och lotsar. Å lotsplats utövar överlots eller lotsförman närmaste befälet, varmed är förenat bestyret med uppbörd, fördelning och redovisning av till platsen inflytande lotspenningar m. m. Vid 18 lotsplatser finnas överlotsar, under det att de övriga förestås av lotsförmän. Vid lotsplatserna finnas även anställda extra befattningshavare, nämligen extralotsar och båtbiträden.

Till grund för bestämmandet av den ordinarie personalens fasta avlöning äro lotsplatserna indelade i tre olika klasser, 1:a (högsta), 2:a och 3:e (lägsta) klassen. Angående de för denna personal gällande avlöningsbestämmelserna hänvisas till sid. 52 ovan; de olika lönebeloppen framgå av Bil. 6. De extra befattningshavarnas löner fastställas av lotsstyrelsen och utgå för närvarande enligt en från och med den 1 juli 1932 gällande löneplan, vilken återfinnes såsom Bil. 7. Vissa båtbiträden åtnjuta dock avlöning med något högre belopp än enligt nämnda löneplan.

I lotsstyrelsens specialstat å avlöning för lotspersonalen enligt förhållandena den 31 juli 1934 äro upptagna 18 överlotsbefattningar, 77 lotsförmansbefattningar, 384 lotsbefattningar samt ett antal extra befattningar.

Vissa av lotsförmansbefattningarna ävensom åtskilliga av lotsbefattningarna äro tillsatta endast medelst förordnande. Förutom nämnda i avlöningsstaten upptagna befattningar finnas 38 lotsbefattningar, som hållas vakanta, däri inräknade vissa befattningar, varå förordnanden ej meddelats under ordinarie innehavarnas förordnanden å andra tjänster.

Organisationsnämnden:

Organisationsnämnden har företagit en rikets samtliga lotsplatser omfattande undersökning i avsikt att utröna dels olika lotsplatserns behövlighet, dels ock vilka förändringar beträffande personalbeståndens sammansättning och gällande indelning av lotsplatserna i klasser, som kunna anses vara av omständigheterna påkallade. Såsom led i undersökningen hava ingått besök å ett stort antal lotsplatser av den för ärendet angående lotsverkets personalfråga och därmed sammanhängande förhållanden särskilt förordnade ledamoten av nämnden, f. d. kaptenen J. O. Wallenberg, vilken även överlagt med samtliga lotskaptenen i deras distrikt. I övrigt har undersökningsmaterialet utgjorts av utredningar, som efter framställningar av nämnden eller i anledning av uppkomna ledigheter å befattningar lotsstyrelsen anbefallt lotsförmän och överlotsar vid många lotsplatser att verkställa, de vid lotsplatserna förda lotsdagböckerna samt tillgängliga statistiska uppgifter rörande lotsningsfrekvens och lotspenninguppbörd. Även hava genom nämndens sekretariat inhämtats upplysningar direkt från lotsplatser, varjämte nämnden tagit del av handlingarna till Kungl. Maj:ts prövning underställda ärenden rörande indragningar av några dylika platser.

På grund av den sålunda verkställda undersökningen och efter samråd med representanter för lotsstyrelsen kommer nämnden att i det följande framlägga förslag angående ej mindre *indragningar av vissa lotsplatser* med dithörande befattningar än även, vad angår ett flertal andra lotsplatser, dels *indragningar av åtskilliga lotsbefattningar*, därvid stundom föreslås inrättande i stället av extra befattningar, dels *ett antal överlotsbefattningars ersättande med lotsförmansbefattningar*, dels ock *vissa förändringar i klassindelningen*. Nämnden, som nedan närmare ingår på vederbörande förslag särskilt för varje ifrågakommande lotsplats för sig, vill dessförinnan i fråga om vissa allmänna synpunkter anföra följande.

Bland faktorer av beskaffenhet att vara av vikt för bedömande av förevarande spörsmål må särskilt märkas storleken av lotsningsfrekvensen vid vederbörande lotsplatser samt beloppen av dit inflytande lotspenningar. I dessa båda hänseenden förete de enskilda lotsplatserna under olika tider skiljaktigheter, som många gånger äro väsentliga. Vad angår dessa mera avsevärda förändringar beträffande lotsningsfrekvens och lotspenninguppbörd kunna desamma hava sin grund i flera omständigheter. Förekommande dylika förändringar äro, med hänsyn till i vad mån de

kunna anses vara antingen av stadigvarande (fortskridande) beskaffenhet eller ock blott tillfälliga och tillbakagående, att tillmäta större eller mindre betydelse eller att helt bortse ifrån vid skapandet av de för här ifrågavarande ändamål erforderliga bilder av lotsningsfrekvens och lotspenninguppbörd. Därför är det nödvändigt att taga i betraktande förhållandena under en längre tid. Tioårsperioden 1924—1933 representerar i fråga om sjöfarten vid olika delar av rikets kuster såväl högkonjunktur och lågkonjunktur som lägen däremellan. Därtill kommer, att den å lotsningsfrekvensen inverkan övergången från fart med segelfartyg till användande av maskindrivna fartyg torde varit särskilt stark under denna tid. En god uppfattning om lotsningsfrekvens och lotspenninguppbörd beträffande viss lotsplats torde vara att erhålla genom en jämförelse av årssiffrorna i ifrågavarande hänseenden för platsen under nämnda tioårsperiod (se Bil. 1 och 4) med beaktande samtidigt av de olika å fartygsfrekvensen vid platsen inverkan omständigheterna. Givetvis kan storleken av framtida lotsningsfrekvens och lotspenninginkomst endast med en viss grad av sannolikhet förutses, och stundom måste härvidlag marginalerna göras mycket vida, men på det sätt som nyss sagts torde dock oftast vara att vinna tjänliga resultat för de syftsmål, varom i detta sammanhang är fråga. Under de senare åren hava de flesta lotsplatser till följd av den allmänna depressionen inom sjöfarten haft att uppvisa särskilt liten lotsning och lotspenninginkomst. Av det ovan anförda framgår emellertid, att organisationsnämnden icke låtit ifrågavarande minimisiffror i och för sig vara utslagsgivande, då det gällt att finna grundvalar för lösningen av här förevarande organisationsfrågor, utan att nämnden tvärtom sökt taga vederbörlig hänsyn till utvecklingen under längre tid.

Rörande allmänna synpunkter i här förevarande ämnen må ytterligare nedanstående anföras.

Indragning av lotsplatser. Antalet lotsplatser i riket uppgick år 1875 till omkring 150 men har därefter genom indragningar och, i ett mindre antal fall, sammanslagningar minskats, så att detsamma nu, såsom förut uppgivits, utgör 95. Några få lotsplatser hava inrättats efter nämnda år, varjämte i en del fall förflyttningar av lotsplatser ägt rum. Enligt nämndens förslag skulle antalet lotsplatser minskas med ytterligare 18. Verkställda eller av nämnden föreslagna indragningar av lotsplatser sammanhänga i allmänhet därmed, att med hänsyn till liten lotsningsfrekvens tillräckliga skäl för vederbörande platsers fortsatta upprätthållande icke kunna anses vara för handen. Huvuduppgifterna för personalen vid dylika lotsplatser hava i regel varit att med lotsning betjäna sjöfarten å småhamnar. Behovet av lotsbiträde för ifrågavarande, med mindre fartyg bedrivna sjöfart har emellertid med tiden på många håll kommit att göra sig gällande med avtagande styrka. Till detta förhållande har, på

sätt i annat sammanhang närmare framhållits, övergången till maskindrift samt förbättringar i fråga om utprickning och farledsbelysning i ej oväsentlig mån bidragit. Givetvis kunna även anledningarna till att lotsningsfrekvensen vid en viss lotsplats till huvudsaklig del varaktigt upphört vara av mera speciell natur. Så t. ex. kan platsens lotsning hava till största delen hänfört sig till sjöfart, sammanhängande med någon eller några industrier, som helt eller i det väsentligaste för framtiden nedlagts. Om alltså förändrade förhållanden medfört, att flera av de nuvarande lotsplatserna måste anses hava förlorat det mesta av sin förutvarande betydelse, torde man emellertid icke heller vid prövning av frågan, huru avvägning av lotsplatsbeståndet lämpligen bör ske, kunna helt bortse från, att detta spörsmål numera är för statsverket av mycket större ekonomisk vikt än under den tid, då lotspersonalen icke åtnjöt någon garanterad fast lön å stat. Att detta däremot numera är fallet är enligt nämndens mening i gnat att för upprätthållandet av lotsplatser fordra starkare skäl ur sjöfartssynpunkt — beträffande frekvens m. m. — än varmed man tidigare kunde nöja sig, då statsverket visserligen icke åtnjöt någon andel i lotspenningarna men var befriat från ansvaret för lönekostnader. Med hänsyn till sjöfartens berättigade krav kan dock icke undvikas, att många lotsplatser med liten lotsningsfrekvens och ringa lotspenninguppbörd alltjämt måste bibehållas.

Den omständigheten, att en lotsplats indrages, betyder icke alltid, att möjligheterna att erhålla lots för ändamål, som genom lotsning vid platsen tillgodosetts, framdeles försvinna. I åtskilliga fall kan lotsningen till större eller mindre del lämpligen överlåtas till närliggande lotsplats eller lotsplatser. Genomförandet av en indragning, som med hänsyn till jämförelsevis obetydlig lotsning betraktas såsom önskvärd, är för övrigt stundom mer eller mindre beroende av, att en överlåtelse av lotsningen till annan plats kan i åtminstone viss omfattning äga rum. En dylik koncentration av lotsningen underlättas givetvis genom de möjligheter till en snabb förflyttning såväl i land som till sjöss, vilka genom utvecklingen på det kommunikationstekniska området numera erbjuda sig för lotspersonalen.

Organisationsnämnden vill nämna, att nämnden icke ansett sig böra föreslå, att några av de nuvarande lotsplatserna sammanslås på det sätt, att lotsplats förändras till lotsuppassningsställe under annan lotsplats.

Indragningar av lotsbefattningar. Uppmärksamheten har länge varit fäst därå, att antalet lotsar vid många lotsplatser varit större, än vartill omständigheterna kunnat anses giva anledning. En allmän översyn för utrönande av de olika lotsplatsernas behov av lotspersonal har också sedan flera år tillbaka stått på dagordningen. Sålunda var på sin tid avsikten, att 1926 års besparingsakkunniga skulle ägna organisations- och personalförhållandena vid lotsverket en närmare granskning, därvid i

första hand åsyftades lotsbestånden vid lotsplatserna, vilken granskning emellertid icke kom till utförande av de sakkunniga. I avbidan på åtgärd, varom här är fråga, har sedan länge i stor utsträckning tillämpats det förfarandet, att lediga lotsbefattningar tillsatts blott medelst förordnande. Visserligen hava under de senare åren i mån av avgång lotsuppsättningarna på många håll nedbragts genom indragningar eller vakanssättningar av befattningar, men enligt nämndens mening förefinnes dock alltjämt i avsevärd omfattning en överorganisation å ifrågavarande område.

En bidragande orsak till att ett stort antal lotsplatser tilldelats en efter förhållandena mycket talrik personal torde hava utgjorts av den ovan i samband med frågan om indragning av lotsplatser framhållna omständigheten, att lotspersonalen icke tidigare åtnjutit någon fast lön å stat. Till följd härav saknades för statsverkets del ekonomiskt intresse av att närmare tillse, att personalorganisationen icke växte utöver vad av föreliggande behov verkligen betingades. Genom den nu tillämpade avlöningsformen däremot har ett dylikt intresse givetvis tillskapats.

Emellertid är det otvivelaktigt, att förhållandena förut krävde, att de särskilda lotsplatserna i allmänhet tilldelades större personal än som nu är behöfligt för mötande av en viss frekvens av lotssökande fartyg. En förändring härvidlag har åstadkommits därigenom, att för fartygens framdrivande maskinkraft numera i allmänhet kommer till användning. De maskindrivna fartygen löpa ej samma risk som segelfartygen att till följd av vind- och sjöförhållanden få sina resor utsträckta till såväl tid som rum och äro snabbare än segelfartygen även i sådana fall, då för sistnämnda fartygs framförande gynnsamma yttre omständigheter äro för handen. Den tid, som behöver tagas i anspråk för själva lotsningarna, blir därför i allmänhet numera avsevärt kortare än förr. Sammalunda är förhållandet beträffande den tid, som åtgår för lotspersonalens inställelse å fartygen och återvändande till stationeringsorten efter verkställda lotsningar. De härutinnan inträdda förändringarna genom utvecklingen på kommunikationsväsendets områden hava ovan berörts. Medan personalen förut för sina ifrågavarande färder var hänvisad till segelbåtar och, vad resor i land beträffar, mestadels hästskjutsar, där ej tillfälle att begagna järnväg erbjöd sig, äro lotsarnas båtar numera försedda med motorer, och för landresorna kunna i många fall begagnas motorfordon. De förkortningar av tiderna för lotsningar och färder, som genom ovan anförda omständigheter under senare åren uppnåtts, torde vara ägnade att i ej obetydlig grad bidra till reducering av personalbestånden.

Ifråga om de omständigheter, som äro att taga hänsyn till vid bestämmandet av personalbeståndens sammansättning, förete emellertid de särskilda lotsplatserna många gånger väsentliga olikheter.

För det erforderliga antalet lotsar är sålunda lotsningsfrekvensen av

betydelse. Dessutom är att beakta, i vad mån de särskilda lotsningarna och därav föranledda färder äro tidskrävande, något som är mycket olika vid olika lotsplatser. Främst kommer därvid i betraktande lotsningarnas längd. Så t. ex. avse förekommande huvudlotsningar vid somliga lotsplatser avstånd av blott några få latitudminuter men vid andra lotsplatser avstånd av flera tiotal latitudminuter. Å arbetet med lotsningarna inverkar givetvis även farledernas beskaffenhet; somliga farleder äro lättnavigabla, under det andra kunna erbjuda betydande svårigheter för navigeringen. Vid sådana lotsplatser, där för lotsarnas färder moderna kommunikationsmedel i land kunna användas, äro givetvis, i enlighet med vad förut anförts, stora tidsbesparingar att ernå.

Vid bedömandet av i vad mån lotsningsfrekvens och lotsningarnas längd inverka på behovet av lotsar är av vikt att icke bortse från förekommande ojämnheter i fråga om sjöfartens livaktighet. Personalbestånden måste med andra ord tillmätas på det sätt, att tjänsten kan behörigen upprätthållas jämväl vid anhopning av lotssökande fartyg, vilken kan vara att förutse. I förevarande hänseende är att ägna beaktande åt bland annat sjöfartens säsongartade karaktär — vid flera nordliga lotsplatser förekommer för övrigt med hänsyn till isförhållandena ingen lotsning under vissa delar av året. Den omständigheten, att särskilt beträffande större hamnar trafiken ofta koncentreras till slutet och början av veckorna, måste även beaktas. Vidare får icke förglömmas, att lotsningarna mången gång till följd av mörker, dimma, ishinder etc. kunna taga längre tid i anspråk än i vanliga fall.

Till stor del består tjänstgöringen vid lotsplatserna i vakthållning. I samband med behandlingen av frågan om lotspersonalens andel i lotspenningarna har organisationsnämnden (sid. 53) redogjort för huru vakthållningen i olika fall kan vara anordnad samt framhållit, att vid bestämmandet av storleken av de särskilda lotsplatsernas personalbestånd hänsyn givetvis vore att taga till omfattningen av därstädes förekommande vakthållning. Till vad i ämnet i berörda sammanhang närmare anförts tillåter sig nämnden nu hänvisa. Här vill nämnden blott tillägga, att för vakthållningen icke behöver avses endast ordinarie lotspersonal, utan att härför kunna tagas i anspråk jämväl extralotsar och båtbiträden.

Vid flertalet lotsplatser förekommer båttjänst för lotsarnas avlämnande till och avhämtande från fartygen. Personalen måste avpassas, så att denna tjänst kan vederbörligen skötas. Särskilt vid utplatserna tarvas mången gång en jämförelsevis talrik personal för skapandet av möjlighet till erforderlig bemanning av lotsbåtarna även i hårt väder. För ändamålet kan erfordras, att den ordinarie lotspersonalen kompletteras med extra befattningshavare.

Vad sålunda anförts rörande vakthållning och båttjänst har föranlett organisationsnämnden att i åtskilliga fall, då med hänsyn till dessa tjänstegrenar fordras en större personal än som i anseende till omfatt-

ningen av lotsningen kan anses betingad, föreslå utbyte av lotsbefattningar mot extra befattningar.

Vad angår den lotspersonalen åliggande prickningsskyldigheten torde densamma icke utgöra någon faktor av beskaffenhet att i och för sig inverka på personalbehovet. Personalen måste av andra hänsyn hållas så talrik, att jämväl prickningsarbetet, som, vad utsättningen av prickar beträffar, är koncentrerat till några få dagar under våren, medhinnes utan oskäligen ökning av arbetsbördan.

Överlotsbefattningars ersättande med lotsförmansbefattningar. Enligt 19 § i det av lotsstyrelsen den 24 december 1923 utfärdade tjänstgöringsreglementet för lots- och fyrstaten åligger lotsförman huvudsakligen att å lotsplatsen upprätthålla ordning och lydnad inom lotspersonalen, vaka däröver, att densamma med noggrannhet fullgör sina tjänsteåligganden, samt tillse, att lotsplatsen hålles i ordentligt skick; att föra lotsplatsens dagbok, därvid lotsförmannen är ansvarig för att alla lotsningar och influtna lotsavgifter, fördelade i lotspenningar och hemvägsersättning, införas i lotsdagboken; samt att verkställa beräkning och fördelning av lotsplatsen tillfallande lotspenningar, och, efter avdrag av personalens andel i lotspenningarna, insätta återstoden å statsverkets giroräkning.

De lotsförmännen såsom föreståndare för vederbörande lotsplatser i övrigt tillkommande arbetsuppgifterna äro närmare angivna i 19 och 20 §§ av nämnda reglemente. Vad angår lotsförmans deltagande i lotsning är i förstnämnda paragraf föreskrivet, dels att lotsförman intages i lotsningstur endast i den händelse lotskaptenen bestämt, att lotsförmannen skall lotsa i tur med lotsplatsens lotsar, dels ock att lotsförman har att, då han ej är intagen i lotsningstur, söka medhinna lika antal lotsningar som en var bland platsens lotsar.

I fråga om överlotsarnas tjänsteåligganden stadgas i 18 § tjänstgöringsreglementet följande. Överlots skall vid den lotsplats, där han är anställd, fullgöra samma åligganden, som eljest tillhöra lotsförman, ävensom vid förekommande fall biträda med utförandet av uppdrag, som tillhöra lotsverkets allmänna tjänst. Överlots intages icke i lotsningstur men är skyldig att deltaga i lotsning på sätt lotskaptenen bestämmer, för så vitt han icke på grund av särskilda omständigheter blivit av lotsstyrelsen befriad från lotsningsskyldighet. Överlots, som befriats från lotsningsskyldighet, vare dock, då anledning därtill gives, oförhindrad att utföra lotsning.

Enligt ovanstående förutsättes beträffande överlots, att sådan befattningshavare i regel endast i mindre omfattning eller eventuellt icke till någon del deltaga i lotsning, medan i fråga om lotsförman avses likställighet, i den mån sådan är möjlig, med lots i förevarande hänseende. I anslutning härtill är vid prövning av frågan, huruvida lotsplats bör

förestås av överlots eller lotsförman, att tillse, i vad mån platsföreståndaren med hänsyn till omfattningen av honom åliggande expeditionsarbete och andra särskilda uppgifter har tillfälle att verkställa lotsning. Organisationsnämnden anser, att endast i fråga om ett mindre antal, till 1:a klassen hänförliga lotsplatser finnas tillräckliga skäl för överlotsbefattningar.

Förändringar i klassindelningen. Vad slutligen angår frågan om vissa förändringar beträffande lotsplatsernas klassificering erinrar nämnden om, att klassindelningen infördes jämlikt därom av lotsstyrelsen och tillkallade lönesakkunniga i betänkande den 25 februari 1922 framställt förslag. De omständigheter, som därvid ansågos böra beaktas, framgå av vad som anförts ovan å sid. 51. Särskilt torde i fråga om klassificeringen vara att taga hänsyn till personalens storlek, antalet lotsningar samt inlutna lotspenningar. Styrelsen och de sakkunniga förutsatte, att framdeles vissa jämkningar i grupperingen kunde befinnas erforderliga.

De särskilda lotsplatserna. Organisationsnämnden övergår nu till att beträffande de särskilda lotsplatserna framlägga närmare förslag i de hänseenden, varom här är fråga.

Därvid utgår nämnden från personalförhållandena den 31 juli 1934 enligt förut omförmälda specialstat å avlöning för lotspersonalen. Nämnden bortser alltså helt från lotsbefattningar, som hållas i egentlig mening vakanta eller vilka under ordinarie innehavarnas förordnanden å andra tjänster ej uppehållas av vikarier (jämför ovan). Förslag angående dylika befattningar kommer att sedermera avgivas i ett sammanhang.

Vid de nedan verkställda uppskattningarna av minskning eller höjning i avlöningskostnader har räknats med vederbörande lotsplats ortsgrupp i avlöningshänseende samt, vad ordinarie befattningar beträffar, näst högsta löneklassen inom respektive lönegrader¹ och, såvitt angår extra-lotsbefattningar, högsta klassen inom respektive arvodesgrupper. I fråga om båtbiträdena äro arvodesgrupperna jämlikt löneplanen för extra befattningshavare ej indelade i klasser. Därest båtbiträdesarvode eventuellt utgår med högre belopp än enligt denna löneplan, har nämnden dock räk-

¹ Anm. Anslagsposten till ordinarie befattningshavare å lots- och fyrstaten beräknas efter belastningen och ej, såsom numera i allmänhet är fallet beträffande anslagsposter till ordinarie befattningshavare, efter högsta löneklassen. På grund härav och då åtskilliga befattningshavare vid lotsstaten äro tillsatta endast medelst förordnande och alltså åtnjuta lägre avlöning än om de varit ordinarie innehavare av vederbörande befattningar, har nämnden ansett här ifrågavarande genomsnittsberäkningar lämpligen böra ske efter näst högsta löneklassen.

nat med i planen upptaget större båtbiträdesarvode inom vederbörande ortsgupp. Dyrtidstillägg och provisoriskt dyrorrtstillägg hava icke medräknats.

Övre norra lotsdistriktet.

Salmis lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 1 lots och 1 extralots.

Antalet fartyg vid denna lotsplats, för vilka lots anlitas, uppgick år 1924 till 132, befann sig därefter i stadigt sjunkande till och med år 1929, under vilket sistnämnda år detsamma utgjorde blott 30, höll sig under vart och ett av åren 1930—1932 omkring 30 à 40 samt utgjorde år 1933 62.

En väsentlig del av personalens vid ifrågavarande lotsplats arbete består i ombesörjandet av utlotsningar från hamnar å Seskarö. De oftast förekommande och mest tidskrävande lotsningarna äga rum söderut till sjön vid Malören, dit avståndet är omkring 20 latitudminuter. Även vissa lotsningar till Seskarö har denna personal att verkställa, särskilt lotsningar från gränsen mot Finland. Skeppningarna från Seskarö utgöras huvudsakligen av trävaror, och nedgången av antalet lotsningar vid lotsplatsen torde hava sin grund i det förhållandet, att antalet dylika skeppningar avsevärt minskats. Som bekant upprätthålles trävaruindustrien å ön genom statens mellankomst. Huruvida och i vad mån på grund av denna industri sjöfarten på ön och därmed lotsningsfrekvensen vid lotsplatsen framdeles kommer att öka i omfattning, är givetvis svårt att säga. Såsom av det föregående framgår har lotsningsfrekvensen visserligen stigit något under år 1933. Med hänsyn emellertid särskilt till den omständigheten, att lotsningen vid lotsplatsen jämväl före inträdandet av den senaste allmänna lågkonjunkturen länge varit jämförelsevis ringa, är nämnden av den mening, att lotsbefattningen vid platsen bör kunna indragas. Antalet fartyg, som önska lots, torde under alla förhållanden icke komma att bliva större, än att lotsningarna utan svårigheter kunna medhinnas av lotsförmannen med biträde i förekommande fall av extralotsen. I detta sammanhang bör anmärkas, att lotsuppassning förekommer endast i Salmis, samt att sådan uppassning icke äger rum under mörker. I allmänhet omkring hälften av året torde på grund av ishinder någon lotsning vid platsen icke förekomma.

Avlöningsminskning genom lotsbefattningens indragning: 2 916 kronor.

Kalix lotsplats (2:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 7 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots och 1 båtbiträde.

Förutvarande Kalix och Malörens lotsplatser äro från och med den 1 januari 1932 sammanslagna till en lotsplats, benämnd Kalix lotsplats. Lotsuppassningsställena för denna äro två, nämligen Erikören (sydost

om Karlsborg) och Malören. Å båda upppassningsställena äger upppassning rum hela dygnet under den ishinderfria hälften av året, då sjöfarten pågår. Från sjön kommande fartyg emottagas — därest icke storm omöjliggör lotsbåtens utlöpande ur lotshamnen — omkring 2 latitudminuter från Malören.

Av lotsdagböckerna synes framgå, att de vid platsen förekommande lotsningarna i allmänhet hava en längd av omkring 20 à 30 latitudminuter.

För ombesörjandet av vakthållning i den omfattning, som nyss sagts, och i anseende till upprätthållande av båtjänsten vid Malören torde vid lotsplatsen erfordras en personal, till antalet ej gärna understigande det nuvarande personalantalet. Med hänsyn till den lotsningsfrekvens vid lotsplatsen, som torde kunna förutses, anser emellertid nämnden, att en av lotsbefattningarna bör kunna utbytas mot en båtbiträdesbefattning med det större båtbiträdesarvodet. Antalet lotssökande fartyg vid lotsplatsen synes med ledning av uppgifter för tidigare år beträffande Kalix och Malörens lotsplatser kunna beräknas till högst omkring 400 för år, undantagsvis något högre. Denna lotsningsfrekvens är enligt nämndens mening icke av större omfattning, än att tjänsten vid lotsplatsen bör kunna behörigen skötas av 1 lotsförman, 6 lotsar, 1 extralots och 2 båtbiträden.

Avlöningsminskning genom utbyte av 1 lotsbefattning mot 1 båtbiträdesbefattning, förenad med det större biträdesarvodet: 1 656 kronor (2 940—1 284).

Töre lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 1 lots och 1 extralots.

Under perioden 1924—1933 har antalet fartyg, för vilka lots anlitas, vid denna lotsplats växlat mellan, för år räknat, lägst 24 (år 1928) och högst 90 (år 1930). Anledning synes icke föreligga att beträffande den årliga lotsningsfrekvensen vid lotsplatsen för framtiden vänta några större avvikelser från senaste tioårsperiod. Med hänsyn härtill bör — även om de flesta lotsningarna synas vara jämförelsevis långa (cirka 30 à 35 latitudminuter) — personalbehovet vid platsen vara i erforderlig mån tillgodosett med 1 lotsförman och 1 extralots, varför lotsbefattningen föreslås till indragning. Endast ett lotsupppassningsställe finnes, nämligen Sikenäs, och under mörker äger ingen lotsning rum på grund av, att till platsens lotsningsområde hörande farleder icke äro fyrbelysta. Under ungefär hälften av året torde på grund av ishinder några lotsningar icke förekomma.

Avlöningsminskning genom lotsbefattningens indragning: 2 916 kronor.

Luleå lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 överlots, 12 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots.

Lotsuppassningsställen äro Luleå hamn och Rödkallen. Emellan Luleå och Rödkallen, mellan vilka platser det ojämförligt största antalet lotsningar vid ifrågavarande lotsplats äger rum, är returlotsning anordnad på det sätt, att lots, som utfört lotsning i ena riktningen, inställer sig som sist i tur för lotsning tillbaka.

Skeppningarna ifrån Luleå utgöras huvudsakligen av malmlaster, varför storleken av lotsningsfrekvensen vid denna lotsplats är i väsentlig mån beroende av, i vad mån utförsel av malm över staden äger rum. Under perioden 1924—1930 växlade det årliga antalet fartyg, för vilka lots anlåtats, från lägst 767 (år 1926) till högst 1 294 (år 1927), därvid medeltalet för år räknat under perioden utgjorde 1 012. Efter år 1930 har en avgjord nedgång ägt rum i lotsningsfrekvensen, som dock år 1933 visat och alltjämt torde visa en stegring i jämförelse med förhållandena åren 1931 och 1932. Åren 1931—1933 lotsades sålunda vid platsen respektive 487, 271 och 509 fartyg.

Minskningen i antalet lotsningar efter år 1930 sammanhänger framför allt med inträffad nedgång i malmutförseln. Särskilt med hänsyn till rådande ovisshet rörande omfattningen av denna export framdeles är givetvis svårt att beträffande storleken av den framtida lotsningsfrekvensen vid lotsplatsen för närvarande göra några beräkningar, som kunna förväntas komma att i annan mån än med mycket bred marginal motsvaras av de verkliga förhållandena. Vad angår frågan om personalbeståndet vid lotsplatsen anser emellertid organisationsnämnden, att en avsevärd reducering av det nuvarande antalet lotsar är möjlig, utan att ett eftersättande behöver äga rum av kravet på tjänstens behöriga skötande med en för vederbörande ej mer än skälig arbetsbörda. En indragning av 4 lotsbefattningar synes sålunda kunna ske, varefter alltså personalen vid platsen skulle komma att utgöras av 1 överlots, 8 lotsar och 1 extralots. Detta skulle betyda, att vid en årlig frekvens av t. ex. 1 000 (medeltalet för år under perioden 1924—1930; se ovan) eller 1 200 lotsningar varje lots — fränsett överlotsen och extralotsen, som endast i mindre utsträckning lotsa, och av vilka den senare i allmänhet biträder med skötandet av båttjänsten vid Rödkallen — skulle hava att under den tid av omkring $7\frac{1}{2}$ månader eller cirka 230 dagar, seglationen å Luleå torde kunna beräknas i allmänhet årligen pågå, utföra i medeltal respektive 125 och 150 lotsningar eller således i båda fallen något mera än 1 lotsning varannan dag. Visserligen kunna förekommande lotsningar icke förutsättas vara jämt fördelade över den nämnda tidsrymden. Emellertid torde de flesta lotsningarna, nämligen de mellan Luleå och Rödkallen, i allmänhet icke taga i anspråk längre tid än omkring 3 timmar. Re-

turlotsning mellan dessa platser är, såsom ovan nämnts, anordnad, vilket naturligen icke hindrar, att för tillgodoseende av personalbehovet vid den ena av platserna i förekommande fall personal erhålles från den andra, även om färden till förstberörda plats icke kan ske i samband med lotsning. En jämförelsevis stor anhopning av lotssökande fartyg torde därför kunna äga rum, utan att här ifrågasatt nedbringande av personalbeståndet behöver medföra några olägenheter vare sig för vederbörande fartyg eller för lotspersonalen. Stundom taga visserligen lotsningarna mellan Luleå och Rödkallen i anspråk längre tid än nyss sagts. Särskilt är detta fallet vid ishinder, men å andra sidan torde fartygsfrekvensen då vara ringa. Vid de tillfällen, när så undantagsvis erfordras, kan lotsning verkställas jämväl av överlotsen eller extralotsen.

Avlöningsminskning, genom indragning av 4 lotsbefattningar: 13 944 kronor ($4 \times 3\,486$).

Romelsö lotsplats (2:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 1 lots (på förordnande), 1 båtbiträde.

Lotsuppassningsstället är på Hamnskär vid Romelsö. De flesta lotsningarna utgöras av inlotsningar till eller utlotsningar från Furuögrund, därvid den lotsade väglängden beräknas till 6 latitudminuter. Övriga vid platsen förekommande lotsningar torde i regel vara längre.

Lotsningsfrekvensen är jämförelsevis liten. Sålunda har under den senast förflutna tioårsperioden årliga antalet av de fartyg, för vilka lots anlåtats, vanligen ej överstigit 100. Under samma period hava vid platsen årligen influtna lotspenningar i allmänhet ej hållit sig vid större belopp än från omkring 4 000 kronor till omkring 6 000 kronor.

Organisationsnämnden är av den meningen, att i anseende till personalens fåtalighet samt den ringa lotsningen och obetydliga lotspenninguppbörden tillräckliga skäl icke förefinnas för placering av ifrågavarande lotsplats i högre klass än den lägsta eller således 3:e klass.

Avlöningsminskning vid 1 lotsförmansbefattning och 1 lotsbefattning i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 3:e klass: 456 kronor ([3 144—2 820] + [2 820—2 688]).

Ursvikens lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 överlots, 5 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots, 1 båtbiträde.

Från och med år 1924 har årliga antalet fartyg, för vilka lots anlåtats, vid denna lotsplats i allmänhet utgjort omkring 500 à 600. Den årliga lotspenninguppbörden vid platsen har under samma tid uppgått till cirka 30 000 à 40 000 kronor.

Enligt organisationsnämndens mening bör överlotsbefattningen indragas och ersättas med en lotsförmansbefattning. Bibehållandet av först-

nämnda befattning torde icke motiveras vare sig av personalens storlek, lotsningsfrekvensen eller inflytande lotspenningars belopp och ej heller eljest vara påkallat. Av införskaffad utredning framgår också, att de överlotsen i egenskap av befälhavare å platsen särskilt åliggande göromålen icke äro av större omfattning, än att han deltagit i lotsningsarbetet i samma utsträckning som vid platsen anställda lotsar.

Avlöningsminskning genom utbyte av överlotsbefattningen mot lotsförmansbefattning: 234 kronor (4 050—3 816).

Bjuröklubbs lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 1 lots (på förordnande), 1 extralots.

Lotsningarna utgöras till största delen av inlotsningar från sjön vid Bjuröklubb till lastageplatser norr eller söder därom. Även utlotsningar förekomma dock.

Sedan åtskilliga tiotal år tillbaka har ifrågavarande lotsplats varit av ringa betydelse. Icke under något år, räknat från och med år 1926, har antalet fartyg, för vilka lots anlitas, uppgått till 60. Under de tre senast förflutna åren har antalet utgjort respektive 20, 11 och 14. Vidkommande den årliga lotspenninguppbörden vid platsen har densamma under tiden 1924—1930 växlat från belopp, något understigande 2 000 kronor, till belopp inemot 4 000 kronor samt har därefter uppgått till blott omkring 1 000 kronor.

Med hänsyn till att verksamheten vid lotsplatsen sedan länge varit mycket obetydlig, anser organisationsnämnden, att platsen bör indragas. Behovet av lotsbiträde för ändamål, som för närvarande genom lotsning av personal vid platsen tillgodoses, torde icke kunna anses göra sig gällande med sådan styrka, att ett bibehållande av lotsplatsen är befogat. Sjöfarten i detta farvatten synes kunna i tillfredsställande mån betjänas med det biträde, som må kunna lämnas av personal vid Ursvikens och Ratans lotsplatser.

Avlöningsminskning genom indragning av ifrågavarande lotsförmans-, lots- och extralotsbefattningar: 6 882 kronor (2 700 + 2 574 + 1 608).

Ratans lotsplats (2:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 2 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots.

Lotsuppassningen är å Rataskär.

Lotsningarna hänföra sig huvudsakligen till sjöfarten på Ratans hamn samt Sikeå, Lägdevikens och Gumboda hamnar, och de oftast ifrågakommande lederna hava en beräknad längd av 4, 12 och 16 latitudminuter. Även längre lotsningar förekomma dock.

Årliga antalet fartyg, för vilka lots anlitas, har från och med år 1924 vid denna lotsplats utgjort i allmänhet omkring 200. Maximum under

ifrågavarande tid uppnåddes år 1928, då antalet dylika fartyg vid platsen något översteg 250. Den årliga lotspenninguppbörden vid platsen har under tiden 1924—1933 växlat mellan belopp av omkring 10 000 kronor och belopp av inemot 15 000 kronor.

Med hänsyn till personalbestånd, lotsningsfrekvens, lotspenninguppbörd och övriga omständigheter är enligt organisationsnämndens mening en högre placering av ifrågavarande lotsplats än i 3:e klass icke befogad, varför nämnden föreslår en omklassificering i enlighet härmed.

Avlöningsminskning vid 1 lotsförmansbefattning och 2 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 3:e klass: 564 kronor ([3 012 — 2 700] + 2 [2 700 — 2 574]).

Bredskärs lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 överlots, 4 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots, 1 båtbiträde.

Vid platsen betjänas med lotsning huvudsakligen den sjöfart, som äger samband med trävaru- och massaindustrien inom Umeådistriktet.

Årliga antalet fartyg, för vilka lots anlåtats, har under tiden från och med år 1924 till och med år 1933 mestadels utgjort omkring 500 à 600; några enstaka år har antalet stigit till närmare 700. Under samma tid har den årliga lotspenninguppbörden växlat mellan belopp av närmare 30 000 kronor och belopp, något understigande 45 000 kronor.

Organisationsnämnden anser lotsplatsen icke vara av den storleksordning, att en överlotsbefattning därstädes är av förhållandena påkallad, utan finner denna befattning böra indragas och ersättas med en lotsförmansbefattning.

Avlöningsminskning genom utbyte av överlotsbefattningen mot lotsförmansbefattning: 222 kronor (3 750 — 3 528).

Järnäs lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförmän, 3 lotsar, 1 extralots.

Lotsarna uppassa å Järnäsklubben och emottaga ankommande fartyg utanför grunden. I allmänhet lotsas mellan, å ena sidan, sjön vid Järnäs och, å andra sidan, Hörnefors, Mo, Nordmaling eller andra i närheten av sistnämnda plats belägna hamnar, därvid såväl in- som utlotsningar förekomma; de ifrågavarande lotslederna äro 15 à 20 latitudminuter långa.

De fartyg, för vilka lots anlåtats, hava under tiden 1924—1933 vid denna lotsplats till antalet utgjort högst något mer än 400 och lägst omkring 250, allt för år räknat. Beloppen av vid platsen årligen influtna lotspenningar hava under samma tid uppgått i allmänhet till mellan 20 000 och 30 000 kronor, under åren 1928 och 1929 till omkring 35 000 kronor.

Nämnden är av den mening, att lotsplatsen bör nedflyttas till 2:a klass. En placering såsom nu i 1:a klass torde varken i anseende till an-

talet befattningshavare, mängden av lotsade fartyg, storleken av lotspenninginkomsten eller eljest vara motiverad.

Avlöningsminskning vid 1 lotsförmansbefattning och 3 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 2:a klass: 870 kronor ([3 528 — 3 144] + 3 [2 982 — 2 820]).

Nedre norra lotsdistriktet.

Härnö lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 överlots, 14 lotsar (därav 4 på förordnande och 1 ej tjänstförrättande), 1 extralots, 2 båtbiträden.

Lotsarna uppassa å Härnö nordöstra udde, i Nyland och i Härnösand samt möta ankommande fartyg i öppna sjön utanför inloppet vid nämnda udde.

Årliga antalet fartyg, för vilka lots anlåtats, utgjorde vid ifrågavarande lotsplats under perioden 1924—1930 omkring 1 500 å 1 700. Under åren 1931 och 1932 skedde en märkbar nedgång i antalet dylika fartyg, uppenbarligen sammanhängande med inskränkning i driften vid de inom Härnösandsdistriktet belägna sågverken och massafabrikerna, men lotsningsfrekvensen har sedermera åter visat en stigande tendens. År 1933 uppgick antalet lotsade fartyg till 1 430. Lotsningarna äga mestadels rum å Ångermanälven mellan mynningen och Nyland, flertalet till eller från hamnar nedanför nämnda ort. Från sjön till Nyland är avståndet omkring 25 nautiska mil.

Av ovanstående torde framgå, att å förevarande lotsplats kräves såväl med hänsyn till vakt- och båttjänst som för utförande av lotsningar en jämförelsevis talrik personal. På grund av ökad livaktighet inom massa- och sågverksindustrierna torde sannolikt någon ytterligare stegring av lotsningsfrekvensen vara att vänta. I anseende särskilt till under det senaste decenniet uppnått högsta antal årliga lotsningar vid platsen hysar emellertid organisationsnämnden den uppfattningen, att anledning icke förefinnes att emotse ett behov av lotsar utöver antalet dylika för närvarande vid lotsplatsen sysselsatta befattningshavare, varför vid den nu ej tjänstförrättande lotsens avgång indragning av dennes befattning synes kunna ske. För sin lön som lots tjänstgör ifrågavarande befattningshavare såsom tillsyningsman för vissa fyrar.

Avlöningsminskning genom indragning av förevarande lotsbefattning: 3 360 kronor.

Hudiksvalls (förut Agö) lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförmän, 7 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 båtbiträde.

Lotsuppassningsställen äro Hudiksvall och Hölicks fiskehamn. Från sjön kommande fartyg mottagas söder om Hornsudde.

Under tiden 1924—1933 har vid denna lotsplats årliga antalet av de fartyg, för vilka lots anlåtats, i allmänhet utgjort omkring 500 à 600. Maximum, 620 fartyg, uppnåddes år 1927; år 1933 lotsades vid platsen 484 fartyg.

En undersökning av lotsdagböckerna för olika år giver vid handen, att så gott som samtliga lotsningar verkställas från och till Hudiksvall eller Iggesund. Ifrågavarande lotsleder hava en längd av omkring 15 latitudminuter. Jämlikt en av lotsförmannen gjord utredning skulle under de tre sista kvartalen 1933 (under första kvartalet samma år var på grund av isförhållandena sjöfarten inom platsens lotsningsområde mycket ringa) för lotsning, lotsarnas inställelse å fartygen och återresa till vederbörande lotsuppassningställe i medeltal hava åtgått omkring $1\frac{1}{2}$ timma per lots och dygn. Förutom med lotsning hade personalen enligt lotsförmannen varit sysselsatt huvudsakligen med vakthållning. De av lotsförmannen angivna medeltiderna för varje lotsning mellan sjön och Hudiksvall samt sjön och Iggesund av respektive 7 och 8 timmar, däri inräknade tiderna för lotsarnas inställelse och hemresa, förefalla väl långa. Även med ett godtagande av grunderna för lotsförmannens uträkning synes det emellertid organisationsnämnden uppenbart, att lotspersonalen vid denna lotsplats under år 1933 varit för talrik i förhållande till omfattningen av den tjänstgöring, som kunnat ifrågakomma vid platsen. Även om lotsningsfrekvensen förväntas stiga något, synes med hänsyn till erfarenheten av denna frekvens i allmänhet vid platsen under de senast förflutna tio åren kunna fastslås, att personalbeståndet därstädes bör kunna för framtiden nedbringas med 2 lotsar. Några olägenheter därav torde ej behöva befaras.

Avlöningsminskning genom indragning av 2 lotsbefattningar: 6 468 kronor ($2 \times 3\,234$).

Lilljungfruns lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 överlots, 10 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots, 1 båtbiträde.

Lotsningen hänför sig till den sjöfart, som äger rum på Söderhamn och särskilt hamnarna i trakten av denna stad.

Under tiden 1924—1933 hava de årligen influtna lotspenningarna vid lotsplatsen växlat mellan belopp från omkring 55 000 kronor till belopp av omkring 70 000 kronor. Årliga antalet lotsade fartyg har under samma period i allmänhet utgjort cirka 1 200. Den vid platsen anställda överlotsen deltagar icke i de därstädes förekommande lotsningarna. Nämnden hyser emellertid den meningen, att de befälhavaren å ifrågavarande plats åliggande uppgifterna med uppbörd, redovisning o. d. icke kunna anses vara av sådan omfattning, att han genom handhavandet av dem skulle hindras att, även om han icke intages i lotsningstur, medhinna

ett jämförelsevis avsevärt antal lotsningar. Under dylika förhållanden, och då platsföreståndaren icke torde behöva biträda i sådan utsträckning med utförande av uppdrag, tillhörande lotsverkets allmänna tjänst, att en överlotsbefattning på denna grund kan anses motiverad, synes överlotsbefattningen böra förändras till förmansbefattning, och indragning av 1 lotsbefattning kunna ske.

Avlöningsminskning genom utbyte av överlotsbefattningen mot lotsförmansbefattning och indragning av 1 lotsbefattning: 3 468 kronor ([4 050 — 3 816] + 3 234).

Gåsholma lotsplats (2:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 3 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 båtbiträde.

Lotsarna uppassa på Synskär och emottaga ankommande fartyg utanför Gåshällans spirbåk.

Under tiden från och med år 1924 har årliga antalet lotsade fartyg i allmänhet närmast sig ehuru aldrig uppgått till 200. De årligen influtna lotspenningarna hava under samma period utgjort lägst cirka 9 000 kronor och högst omkring 17 000 kronor.

Under omkring två månader om året torde på grund av isförhållandena inga lotsningar förekomma vid platsen.

Ett genomgående av lotsdagböckerna för olika år visar, att de ojämförligt flesta lotsningarna verkställas från sjön till Norrsundet eller tvärtom, ett avstånd av omkring 8 latitudminuter. Givetvis förekomma även längre lotsningar, men de synas höra till undantagen. I anseende till lotsningsfrekvensen vid platsen och den jämförelsevis korta tid, som uppenbarligen i allmänhet behöver tagas i anspråk för lotsningarna, bör enligt nämndens mening åtminstone 1 av lotsbefattningarna kunna indragas. Emellertid har av vederbörande inom lotsstyrelsen uppgivits, att under sådana förhållanden behov uppstode av ytterligare en extra befattningshavare vid platsen. Med hänsyn särskilt till den båttjänst, som föranleddes därav, att personalen icke vore och icke heller lämpligen kunde vara boende å den för lotsuppassningen såsom sådan bäst belägna platsen, nämligen Synskär, utan hade sina bostäder å Gåsholma, varifrån alltså båt måste begagnas för inställelse å lotsuppassningsstället, borde nämligen sammanlagda antalet befattningshavare vid lotsplatsen icke understiga fem. Vidare har framhållits, att den nytillkommande extra befattningshavaren borde vara kompetent att, därest så tillfälligtvis skulle visa sig erforderligt, utföra lotsningar. I enlighet härmed skulle alltså vid indragning av en lotsbefattning vid platsen nyanställas en extralots. För denne torde böra beräknas det mindre extralotsarvodet.

Vidkommande den klass, till vilken lotsplatsen bör med hänsyn till olika på frågan inverkan omständigheter hänföras, synes det nämnden, att anledning till högre placering än i 3:e klass icke förefinnes.

Avlöningsminskning dels genom utbyte av 1 lotsbefattning mot 1 extralotsbefattning, förenad med det mindre arvudet, dels ock vid 1 lotsförmansbefattning och 2 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 3:e klass: 1 656 kronor ([2 700 — 1 608] + [3 012 — 2 700] + 2 [2 700 — 2 574]).

Öregrund's lotsplats (2:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 2 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 båtbiträde.

Lotsarna uppassa i staden och möta ankommande fartyg utanför hamnen. De flesta lotsningarna synas äga rum från Öregrund till Svartklubben, Herräng eller Harg. Ifrågavarande lotsleder hava en längd av 20 latitudminuter eller något mindre. Särskilt vid livligare sjöfart förekomma dock även andra lotsningar.

Årliga antalet fartyg, för vilka lots anlitas, har under tiden 1924—1933 i allmänhet uppgått till mellan 100 och 150. Under vart och ett av de två senast förflutna åren utgjorde de lotsade fartygen emellertid blott omkring 75. De årligen influtna lotspenningarna växlade under tiden 1924—1931 mellan belopp av omkring 5 000 kronor och belopp av omkring 8 000 kronor samt hava under åren 1932 och 1933 något understigit 4 000 kronor.

Organisationsnämnden anser, att lotsplatsen icke är av sådan storlek, att en placering av densamma i 2:a klass är befogad. Icke heller andra omständigheter kunna anses föranleda därtill. Nedflyttning till 3:e klass torde därför böra äga rum.

Avlöningsminskning vid 1 lotsförmansbefattning och 2 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 3:e klass: 564 kronor ([3 012—2 700] + 2 [2 700—2 574]).

Svartklubbens lotsplats (2:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 4 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots, 1 båtbiträde.

Lotsarna uppassa vid Svartklubbens fyr och möta ankommande fartyg utanför yttre grunden samt å fjärden innanför Svartklubben.

Den årliga lotsningsfrekvensen vid denna lotsplats, inom vars lotsningsområde — eller åtminstone de delar därav, där de flesta lotsningarna förekomma — sjöfarten pågår hela året, har från och med år 1924 utgjort omkring 300 å 400 fartyg. Maximum uppnåddes år 1925 med 448 lotsade fartyg; år 1933 lotsades 426 fartyg.

Anteckningarna i lotsdagböckerna för olika år utvisa, att de ojämförligt flesta lotsningarna äga rum från och till Hargs hamn eller Hallstavik. Dessa lotsleder (genom Singö sund) äro 16 latitudminuter långa. När undantagsvis vägen tages norr om Singö, bliva avstånden något längre.

Personalen vid ifrågavarande lotsplats utgöres för närvarande av sammanlagt 7 befattningshavare. Såvitt organisationsnämnden kan finna måste emellertid för tjänstgöringen vid platsen en personal av 6 befattningshavare vara tillräcklig. Förekommande lotsningar och därav föranledda färder till eller från fartygen torde icke taga längre tid i anspråk, än att 1 av lotsbefattningarna synes kunna utan olägenhet indragas. Det normala behovet av lotspersonal vid platsen torde vara fyllt med de därefter kvarstående ordinarie befattningshavarna, nämligen 1 lotsförman och 3 lotsar, och vid tillfällig anhopning av fartyg, som begära lots, kan, därest så erfordras, lotsbiträde lämnas jämväl av extra-lotsen.

Avlöningsminskning genom indragning av 1 lotsbefattning: 2 580 kronor.

Mellersta lotsdistriktet.

Arholma lotsplats (2:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 2 lotsar (därav 1 på förordnande), 2 båtbiträden.

Lotsarna uppassa söder om Näskubben och möta söderifrån kommande fartyg i segelleden och från sjön kommande fartyg utanför yttre skären.

Antalet årligen lotsade fartyg utgjorde under tiden 1924—1933 högst 218 (år 1929), lägst 78 (år 1932) samt i regel mellan 100 och 200. I allmänhet äga lotsningarna rum från sjön vid Arholma till Furusund, en distans av 18 latitudminuter; vidare må märkas lotsningar till och från Norrtälje med lotsade väglängder av omkring 20 à 25 latitudminuter.

De under perioden 1924—1933 årligen influtna lotspenningarna växlade vanligen från omkring 5 000 till inemot 9 000 kronor — med maximum år 1929 och minimum år 1932, då cirka respektive 12 000 kronor och 3 000 kronor inflöto.

Organisationsnämnden anser icke, att lotsningens omfattning och förhållandena i övrigt tillräckligt motivera ett hänförande av lotsplatsen till 2:a klass, och föreslår därför, att platsen nedflyttas till 3:e klass.

Avlöningsminskning vid 1 lotsförmansbefattning och 2 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 3:e klass: 564 kronor ([3 012—2 700]+2 [2 700—2 574]).

Söderarms lotsplats (2:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 2 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 båtbiträde.

Lotsarna uppassa vid Söderarms fyr och möta från sjön kommande fartyg utanför båklandet.

Den årliga lotsningsfrekvensen vid lotsplatsen har under tiden 1924—1933 hållit sig vid omkring 50 à 70 fartyg. Lotsningarna hava, på ett mindre antal när, ägt rum från sjön vid Söderarm till Furusund, en lotsled av 18 latitudminuters längd. Emellertid förekommer i stor utsträckning, att fartyg på resor från Finland till Stockholm, vilka författningsenligt äro antingen pliktiga att vid Söderarms lotsplats anlita lots för lotsning från sjön vid Söderarm till Furusund eller lotsfria mot skyldighet dock att erlægga lotspenningar såsom för lotsning i ifrågavarande led, gå utan lots därstädes mot erläggande till lotsplatsen av vederbörliga lotsavgifter, alltså i förra fallet lotspenningar och hemvägsersättning och i senare fallet enbart lotspenningar. Fartygen av förstberörda kategori — nästan regelmässigt av finsk nationalitet — utgjorde under ettvar av åren 1924—1926 omkring 400, år 1927 omkring 300 samt under åren 1928—1933 cirka 200 för år räknat, dock att antalet ifrågavarande fartyg jämväl perioden 1928—1933 visat en något sjunkande tendens. Fartygen av sistberörda kategori uppgingo under tiden 1928—1933 till mellan 300 och 350 om året; dessförinnan hade antalet dylika fartyg varit mindre. Befälhavarna å förevarande fartyg, av vilka det stora flertalet göra regelbundna eller i varje fall ofta återkommande resor mellan Sverige och Finland, anse sig på grund av sin förtrogenhet med ifrågavarande farvatten ej vara i behov av lots. De flesta av de finska fartyg, vilka sålunda till Söderarms lotsplats erlægga såväl lotspenningar som hemvägsersättning utan att anlita lots, synas hava en dräktighet ej överstigande 100 ton. Det vid lotsplatsen sedan länge bestående förhållandet, att fartygen ej anlita lots men erlægga lotsavgifter, torde därför praktiskt taget i sin helhet komma i överensstämmelse med gällande bestämmelser, därest ett genomförande sker av nämndens förslag om lotsfrihet, men ej avgiftsfrihet, för sådana fartyg upptill 100 ton, vilka i lotspliktshänseende ej äro likställda med svenska fartyg.

De vid Söderarms lotsplats under tiden 1924—1933 årligen influtna lotspenningarna hava uppgått till belopp av omkring 20 000 kronor.

Även om lotspenninguppbörden uppgår till belopp, ungefärligen motsvarande lotspenninginkomsterna i allmänhet vid lotsplatser, hänförliga till 2:a klass, anser organisationsnämnden, att den omständigheten, att verkliga lotsningar förekomma endast i mycket liten utsträckning, bör föranleda en nedflyttning av Söderarms lotsplats från 2:a till 3:e klass. I enlighet med vad nämnden i annat sammanhang närmare framhållit torde de fartyg, för vilka lotsavgifter erläggas utan att lots anlitas, förorsaka vederbörande lotspersonal endast ringa arbete utöver den vanliga vakthållningen. Andra lotsplatsen och verksamheten därstädes rörande förhållanden än lotspenninguppbörden torde vid den obetydliga lotsningsfrekvensen icke heller vara av beskaffenhet att utgöra anled-

ning till lotsplatsens bibehållande i 2:a klass. Nämnden föreslår alltså en nedflyttning av lotsplatsen till 3:e klass.

Avlöningsminskning vid 1 lotsförmansbefattning och 2 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 3:e klass: 540 kronor ($[2\ 880 - 2\ 580] + 2[2\ 580 - 2\ 460]$).

Furusunds lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 överlots, 9 lotsar (därav 2 på förordnande), 1 båtbiträde.

Lotsarna upppassa vid fyren å Köpmanholmen och möta fartyg i sundet samt vid norra udden vid Blidö sund.

Under tiden 1924—1930 lotsades vid lotsplatsen omkring 800 å 900 fartyg om året, medan under de tre senast förflutna åren platsens lotsningsfrekvens nedgått till respektive 690, 573 och 604 fartyg. De vid platsen förekommande lotsningarna synas till drygt två tredjedelar äga rum från Furusund till sjön vid Arholma, och av de återstående lotsningarna försiggå de flesta från Furusund till Stockholm. De ifrågasvarande lotslederna till sjön vid Arholma samt till Stockholm genom Kodjupet eller Oxdjupet hava en längd av respektive 18, 34 och 38 latitudminuter. Det förut beträffande Söderarms lotsplats omförmälda förhållandet, att i betydande omfattning lotspliktiga fartyg — så gott som alla hemmahörande i Finland — och lotsfria men avgiftspliktiga fartyg gå utan lots mot erläggande av vederbörliga lotsavgifter, äger sin motsvarighet vid Furusunds lotsplats i fråga om lotslederna Furusund—Stockholm och Furusund—sjön vid Söderarm. Vid Furusunds lotsplats utgjorde sålunda antalet fartyg, för vilka såväl lotspenningar som hemvägsersättning erlagts utan att lots anlits, år 1924 946 och år 1933 372, därvid en successiv minskning av fartygskategorien i fråga ägt rum. Antalet fartyg, för vilka enbart lotspenningar erlagts utan att lots anlits, har däremot sedan 1924 stigit och under tiden 1928—1933 hållit sig vid omkring 350 för år räknat. Även i fråga om Furusunds lotsplats gäller, att vid ett förverkligande av nämndens i fråga om lotsplikten framlagda förslag den sedan länge bestående ordningen, att fartygen erlægga avgifter utan att anlita lots, torde bliva i stort sett i sin helhet författningsenlig. De finska fartyg, som till platsen betala såväl lotspenningar som hemvägsersättning utan att anlita lots, synas nämligen till övervägande delen utgöras av fartyg av en dräktighet av högst 100 ton.

Lotspenninguppbörden vid Furusunds lotsplats utgjorde under tiden 1924—1930 i regel mellan 70 000 och 80 000 kronor för år räknat och har under vart och ett av åren 1931—1933 uppgått till belopp av omkring 60 000 kronor.

Beträffande erforderliga antalet lotsar vid lotsplatsen och med denna fråga sammanhängande spörsmål må anföras följande.

Enligt resultatet av en av överlotsen vid platsen verkställd utredning angående bland annat de nio lotsarnas medelarbetstid per dygn skulle visserligen dessa befattningshavares tjänstgöring under år 1933 hava berätt dem sysselsättning i en såsom skälig ansedd omfattning. Därvid har emellertid medeltiden för varje lotsning i platsens huvudleder och därav föranledd hemfärd enligt nämndens mening beräknats för högt — 9 timmar vid lotsning till sjön vid Arholma, och 14 timmar vid lotsning till Stockholm. Vidare har för vakttjänst, inklusive bordning av fartyg, förutsatts tagas i anspråk, för dygn räknat, fem lotsars fulla arbetstid och en del av båtbitrådets arbetstid. Icke heller sistberörda beräkning synes nämnden vara godtagbar. För den vid det enda upppassningsstället anordnade vakttjänsten, fränsett bordning av fartyg, synes behövas avdelad i regel endast en befattningshavare åt gången, och för fartygsbordningarna torde vid ifrågavarande lotsplats icke åtgå särskilt lång tid, även om enligt sakens natur oftast två och någon enstaka gång tre befattningshavare måste deltaga däri. För övrigt är att märka, att av de betalande fartyg, som ej anlita lots, torde de lotsfria fartygen sällan eller aldrig och de lotspliktiga fartygen ej alltid bliva föremål för bordning. Tiden för liggandet i beredskap för båttjänst torde med hänsyn till lotstjänstens allmänna karaktär vid en arbetstidsutredning av här ifrågavarande slag böra helt eller åtminstone till största delen bortses ifrån. Med hänsyn till den korrigering, som överlotsens utredning således torde vara ägnad att i angivna hänseenden underkastas, synes den slutsatsen kunna dragas, att en inskränkning i antalet lotsbefattningar vid platsen är motiverad, och detta även vid ett bibehållande av den nuvarande ordningen, att platsbefälhavaren — överlotsen — icke deltagar i lotsningsarbetet. Emellertid skulle ytterligare anledning till en personalreducering uppstå, därest befälhavaren vid platsen, i den mån så med hänsyn till omständigheterna befunnes möjligt och lämpligt, jämväl utförde lotsningar. Enligt nämndens mening torde omfattningen av de befälhavaren såsom sådan åliggande göromålen icke lägga hinder ivägen härför, även om ett deltagande i lotsningsarbetet från hans sida icke kan förutsättas komma att äga rum i samma grad som beträffande lotsarna.

I visst samband med sistberörda fråga står spørsmålet om lotsplatsens klassificering. I detta hänseende hyser nämnden den meningen, att med hänsyn till platsens storleksordning och förhållandena i övrigt ett bibehållande av platsen i 1:a klass icke är befogat, utan att en nedflyttning till 2:a klass bör ske. Härav följer även överlotsbefattningens utbytande mot en lotsförmansbefattning.

Under hänvisning till vad sålunda anförts vill organisationsnämnden föreslå, förutom att nedflyttning av Furusunds lotsplats till 2:a klass med åtföljande förändring av överlotsbefattningen till lotsförmansbefattning må äga rum, att 3 av de vid platsen befintliga lotsbefattningarna in-dragas. Den minskning i platsens lotsningsfrekvens, vilken gjort sig gäl-

lande efter år 1930, synes visserligen böra betraktas såsom åtminstone till en del av övergående art. Nämnden är dock av den uppfattningen, att, därest icke lotsningsfrekvensen stiger i sådan omfattning, som för närvarande icke skäligen kan förutsättas, den vid ett genomförande av nämndens förslag uppkommande personalorganisationen — 1 lotsförman, 6 lotsar och 1 båtbiträde — skall visa sig vara för sitt ändamål tillräcklig. Det må i sammanhanget erinras om att det för vakttjänsten erforderliga antalet befattningshavare icke influeras av förekommande växlingar i lotsningsfrekvensen.

Avlöningsminskning dels genom indragning av 3 lotsbefattningar, dels ock vid 6 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 2:a klass, dels ock genom förändring av överlotsbefattningen till lotsförmansbefattning vid 2:a klass lotsplats: 10 524 kronor ($3 \times 2\,982 + 6[2\,982 - 2\,820] + [3\,750 - 3\,144]$).

Stockholms lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 överlots, 16 lotsar (därav 4 på förordnande).

Platsens årliga lotsningsfrekvens har under perioden 1924—1933 växlat från omkring 1 700 till inemot 2 100 fartyg, dock att under år 1933 lotsades blott 1 615 fartyg. De talrikaste lotsningarna försiggå från Stockholm till Sandhamn och därnäst från Stockholm till Furusund. Av återstående lotsningar torde de flesta äga rum från Stockholm till Dalarö. Från Stockholm till envar av nu nämnda platser finnas två lotsleder, nämligen dels genom Kodjupet och dels genom Oxdjupet. Dessa lotsleder hava en längd av, de till Sandhamn 32 och 34, de till Furusund 34 och 38 samt de till Dalarö 44 och 46 latitudminuter. Lederna genom Oxdjupet, vilka i respektive fall äro de längsta, begagnas mest.

Rörande spørsmålet om behovet av personal vid ifrågavarande lotsplats får nämnden anföra följande.

Jämväl beträffande Stockholms lotsplats gäller, att enligt en av vederbörande överlots gjord utredning angående lotsarnas medelarbetstid per dygn under år 1933 ingen personalindragning borde ske. Uppskattningen av tid för vakttjänst har emellertid därvid skett från den utgångspunkten, att, för dygn räknat, fem lotsars hela arbetstid skulle erfordras härtill. I anslutning till den synpunkt i förevarande hänseende, som organisationsnämnden anlagt vid behandlingen av frågan om personalbeståndet vid Furusunds lotsplats, vill emellertid nämnden som sin mening framhålla, att för vakttjänsten vid Stockholms lotsplats icke kan anses krävas personal i den omfattning, som enligt överlotsens utredning skulle vara fallet. Vakttjänsten försiggår endast å lotskontoret i Stockholm och någon utkiks- eller båttjänst ingår ej däri. Det synes nämnden icke vara behöfligt, att, såsom nu sker, för mottagandet av lotsbeställningar och bestriandandet av andra till vakttjänsten hörande göromål två eller tre lotsar

samtidigt tjänstgöra, utan det torde vara tillräckligt med tjänstgöring för ändamålet i fråga av en lots åt gången. Under en del av dygnet befinner sig för övrigt jämväl överlotsen å lotskontoret. Vid inträffande lotsbeställningar torde i de flesta fall vederbörande lots kunna för kallelse nås medelst telefon från kontoret.

Vidkommande frågan om den tid, som kan behöva åtgå för lotsningarna och därav föranledda hemfärder, har nämnden ansett sig böra erinra därom, att numera omnibusförbindelse upprätthålles mellan Stockholm och Stavnäs å östra sidan av Malmön vid Kanholmsfjärden. Av denna förbindelse har lotspersonalen i förekommande fall möjlighet att begagna sig för hemfärd efter lotsning till Sandhamn, därvid alltså endast en mindre del av avståndet mellan Sandhamn och Stockholm, nämligen sträckan till Stavnäs, behöver tillryggaläggas till sjöss. Drygt hälften av samtliga vid lotsplatsen förekommande lotsningar utgöres av lotsningar till Sandhamn. Det framstår därför enligt nämndens mening såsom klart, att den tidsvinst, som uppkommer till följd därav, att för hemfärderna från Sandhamn begagnas, när så lämpligen kan ske, ovanberörda landförbindelse i stället för båt hela vägen, blir av ej oväsentlig betydelse vid bedömandet av frågan om behovet av personal vid platsen. Liknande är förhållandet beträffande den tidsbesparing, som uppstår därigenom, att personalens hemfärder från Dalarö till Stockholm numera kunna företagas med omnibus.

Särskilt i anseende till vad nu framhållits har organisationsnämnden kommit till den uppfattningen, att, trots att lotsningsfrekvensen vid lotsplatsen är stor och de därstädes förekommande lotsningarna i allmänhet äro jämförelsevis långa, vid platsen dock äro anställda lotsar till större antal, än som kan anses vara av omständigheterna påkallat. En minskning i personalbeståndet torde alltså böra äga rum. Att den nedgång i platsens lotsningsfrekvens, som under de senare åren, särskilt under år 1933, gjort sig gällande, må komma att visa sig vara i mer eller mindre grad tillfällig, torde icke böra utgöra hinder för en personalreducering. Behovet av personal för bestridandet av vakttjänsten kan icke anses röna inverkan av ifrågakommande ökning i lotsningsfrekvensen. Därjämte är att tillägga, att en ökning i denna frekvens lättare mötes vid lotsplatser med stor personal — personalen vid Stockholms lotsplats måste, även om reducereing därav är möjlig, dock förbli talrik — än vid lotsplatser med små personalbestånd. Det genom stegringen i lotsningsfrekvensen uppkommande merarbetet blir nämligen i förra fallet fördelat å ett större antal befattningshavare än i senare fallet.

Organisationsnämnden har ansett sig böra föreslå, att av ovannämnda 16 lotsbefattningar vid Stockholms lotsplats 3 indragas.

Emellertid har nämnden före avslutandet av behandlingen av frågan om personalbehovet vid denna lotsplats velat erinra om innehållet i 30 § första stycket tjänstgöringsreglementet för lots- och fyrstaten. Där i stad-

gas, att efter slutad tjänstgöring å fartyg skall lots så fort lämpligen ske kan återvända till sin stationeringsort; dock att, då lots, efter förrättad lotsning, från fartyget avgår vid annan lotsplats än den han tillhör, han skall vid avgångsplatsen efterhöra, om hans tjänst är för returlotsning påkallad, eller om order finnas för honom. Till Stockholm verkställas lotsningar av lotsar, tillhörande Furusunds, Sandhamns och Dalarö lotsplatser, dit lotsningarna från Stockholm vanligen försiggå. Det synes därför nämnden, att bestämmelsen om skyldighet för lots att efterhöra, om hans tjänst är för returlotsning påkallad, är ägnad att särskilt beträffande Stockholms lotsplats i förekommande fall vid anhopning av lotssökande fartyg underlätta effektuerandet av de inkomna lotsbeställningarna.

Avlöningsminskning genom indragning av 3 lotsbefattningar: 10 458 kronor (3×3 486).

Dalarö lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 6 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots, 1 båtbiträde.

Lotsarna uppassa å Dalarö och möta därutanför ankommande fartyg.

Platsens lotsningsfrekvens, som under tiden 1924—1929 utgjorde omkring 800 å 1 000 fartyg om året, har därefter avsevärt sjunkit; under åren 1930—1933 lotsades sålunda därstädes respektive 733, 614, 372 och 370 fartyg. De vid lotsplatsen influtna lotspenningarna växlade under tiden 1924—1929, för år räknat, från belopp av något över 70 000 kronor till belopp av omkring 95 000 kronor samt hava därefter uppgått till, år 1930 69 700, år 1931 53 700, år 1932 34 200 och år 1933 32 800 kronor, allt i runda tal.

Personalen vid ifrågavarande lotsplats har att med lotsning betjäna huvudsakligen den söderifrån kommande, till Stockholm destinerade trafiken, som för infarten till nämnda stad tager vägen förbi Landsort och Dalarö, samt trafiken motsvarande väg från Stockholm söderut. Därvid hava Dalarölotsarna att lotsa, i förra fallet från Dalarö till Stockholm genom Kodjupet eller Oxdjupet, vilka lotsleder äro respektive 44 och 46 latitudminuter långa, och i senare fallet från Dalarö till sjön vid Landsort, en lotsled av 32 latitudminuters längd. Nedgången efter år 1929 i platsens lotsningsfrekvens sammanhänger givetvis med minskad livaktighet hos sjöfarten till Stockholm söderifrån och från Stockholm söderut men är dock av så stor omfattning, att densamma endast delvis kan hava sin grund häri. Förhållandet torde sålunda vara det, att minskningen i lotsningsfrekvensen till ej oväsentlig del beror på att berörda sjöfart för inseglingen till Stockholm och avseglingen därifrån sedan några år tillbaka i växande grad begagnat sig av Sandhamnsleden i stället för Landsortsleden. Denna förskjutning i trafiken synes vara att förklara på följande

de sätt. Av de två lederna — vilka för övrigt, som bekant är, delvis sammanfalla — är Landsortsleden omkring dubbelt så lång som Sandhamnsleden. Användandet av Landsortsleden medför därför erläggande av lotsavgifter till avsevärt högre belopp, än vad nyttjandet av Sandhamnsleden gör, men innebär å andra sidan, att fartygen få tillryggalägga en större del av avståndet till sin bestämmelseort inomskärs, än vad fallet blir vid gång genom Sandhamnsleden. Sistberörda omständighet kan utgöra en fördel ur synpunkten av önskvärdheten att erhålla skydd under ogynnsamma vind- eller sjöförhållanden. Givet är, att det under perioder av lågkonjunktur för sjöfartsnäringen är för denna näring i särskild grad påkallat att undvika utgifter, som icke äro oundgängligen nödvändiga. Sandhamnsledens övertagande av en del av Landsortsledens trafik torde vara att se i belysning härav. Emellertid synes härvidlag jämväl böra tagas i betraktande den förändring, som fartygsbeståndets sammansättning på senare tiden undergått. Genom att segelfartygen och de mindre, maskindrivna fartygen allt mer och mer ersatts av större, maskindrivna fartyg torde sålunda för här förevarande sjöfart skapats möjlighet eller direkt anledning att i större utsträckning än förut tillgodogöra sig den kostnadsbesparing, som vid begagnandet av Sandhamnsleden erbjuder sig. De större, maskindrivna fartygen hava nämligen ej samma behov som andra fartyg att söka skydd inomskärs för hård vind och svår sjögång. Därtill kommer, att navigeringen inomskärs särskilt för de stora fartygen mången gång erbjuder svårigheter, sammanhängande med att farlederna äro trånga eller grunda, på grund varav fartygen i förekommande fall hellre framföras i öppet vatten.

Vid bedömandet av frågan om det framtida behovet av personal vid lotsplatsen synes man, vad lotsningsfrekvensen angår, sålunda vara berättigad draga den slutsatsen, att förbättring i denna frekvens sannolikt icke kommer att äga rum i samma omfattning, som försämringen däri antagit. På grund härav anser organisationsnämnden, att den vid platsen enligt stat anställda personalen, vilken under nuvarande förhållanden givetvis icke i sin helhet är för tjänstgöringen därstädes erforderlig, bör bliva föremål för minskning. Nämnden vill i sådant hänseende föreslå, att 1 av lotsbefattningarna indrages. En ytterligare reducering synes visserligen kunna ifrågasättas, men nämnden har dock ansett, att med fattande av beslut därom lämpligen bör anstå, intill dess erfarenhet vunnits rörande storleken av den återhämtning, lotsningsfrekvensen kan komma att undergå. Frågan om personalinskränkning utöver vad nämnden nu föreslagit synes därför böra inom viss, ej lång tid av lotsstyrelsen upptagas till omprövning i och för den åtgärd, vartill omständigheterna kunna föranleda.

I detta sammanhang har organisationsnämnden velat erinra om att ett förslag är utarbetat, enligt vilket den nuvarande leden genom det s. k.

Baggensstaket i Stockholms skärgård skulle göras bredare och djupare, så att genom densamma skulle kunna passera större fartyg än för närvarande. På detta sätt skulle alltså för vederbörande fartyg beredas möjlighet att vid inseglingen till Stockholm och avseglingen därifrån genom Stockholms södra skärgård begagna en kortare väg än som nu erbjuder sig. Uteslutet är därför icke, att ett genomförande av förslaget skulle medföra någon ökad betydelse för Dalarö lotsplats. Nämnden har emellertid inhämtat, att med hänsyn till lösningen av vissa markersättningsfrågor vidlådande svårigheter det för närvarande synes ovisst, om eller när förslaget kan bli av vederbörande antaget, att under alla omständigheter dess förverkligande tager åtskilliga år i anspråk — arbetena kunna beräknas vara slutförda tidigast under år 1938 — samt att icke heller i den eventuellt utvidgade leden de största fartygen komma att kunna genomsläppas, utan att vid förslagets utformande sikte tagits särskilt på kusttrafiken och den mer eller mindre reguljära Östersjötrafiken i övrigt. Vid kusttrafik föreligger ingen lotsplikt, och de i den utländska Östersjötrafiken sysselsatta fartygen äro oftast lotsfria jämlikt § 1 mom. 6 lotsförordningen. Vidare är att erinra om, att en eventuell ny lotsled Landsort—Dalarö—Stockholm genom Baggensstaket i allt fall blir betydligt längre än avståndet mellan Sandhamn och Stockholm, och att även vid förstnämnda leds användande lotsavgifterna således komma att uppgå till ej oväsentligt högre belopp än vid begagnandet av Sandhamnsleden. Organisationsnämnden anser därför, att det ifrågavarande projektet icke bör utgöra hinder för genomförandet snarast möjligt av nämndens förslag om indragning av 1 av lotsbefattningarna. Den därefter kvarvarande personalen, rörande vilken, på sätt ovan anförts, under nuvarande förhållanden ytterligare minskning synes kunna ifrågasättas, torde med största sannolikhet komma att visa sig tillräcklig, även om det omförmälda farledsförslaget kommer till utförande. Vid den prövning av frågan om ytterligare personalinskränkning, som enligt nämndens mening inom tämligen kort tid bör äga rum, torde behövlig erfarenhet om lotsningsfrekvensens storlek hava vunnits samt även läget av spörsmålet om ledens genom Baggensstaket utvidgning i sådan grad hava klarnat, att hållpunkter finnas för att kunna bedöma, huruvida en personalinskränkning — därest på grund av berörda erfarenhet i och för sig en sådan överhuvud synes befogad — bör vid första lämpliga tillfälle vidtagas, eller om frågan därom eventuellt bör ytterligare anstå i avbidan på verkningarna i lotsningshänseende av en utvidgning av Baggensstaksleden.

Beträffande härefter frågan om klassificeringen av Dalarö lotsplats är organisationsnämnden av den meningen, att platsen icke är eller kan förutsättas bli av sådan storlek och betydelse, att på grund därav och i betraktande av övriga på spörsmålet inverkan omständigheter

ett hänförande av platsen till högsta klassen är påkallat. Nämnden föreslår därför nedsättning till 2:a klass.

Avlöningsminskning dels genom indragning av 1 lotsbefattning, dels ock vid 1 lotsförmansbefattning och 5 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 2:a klass: 4 176 kronor (2 982 + [3 528 — 3 144] + 5[2 982 — 2 820]).

Landsorts lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 8 lotsar (därav 2 på förordnande), 1 extralots, 1 båtbiträde.

Lotsarna uppassa på båklandet och möta fartyg utanför södra udden.

Lotsplatsens årliga lotsningsfrekvens under tiden 1924—1928 utgjorde mellan 600 och 800 fartyg. År 1929 uppgick antalet vid platsen lotsade fartyg till jämt 800. Under den återstående delen av perioden 1924—1933 har emellertid en minskning gjort sig gällande beträffande lotsningen, även om denna under år 1933 visat uppgång i jämförelse med de två åren närmast därförut; åren 1930—1933 lotsades sålunda vid lotsplatsen respektive 656, 530, 475 och 551 fartyg.

Vidkommande frågan, om behovet av personal vid lotsplatsen må anföras följande. De flesta lotsningarna vid platsen avse fartyg på ingående genom Stockholms södra skärgård till Stockholm samt fartyg, destinerade till Södertälje eller andra hamnar vid Mälaren. Landsortslotsarna lotsa i förra fallet från sjön vid Landsort till Dalarö (lotsled 32 latitudminuter) och i senare fallet från sjön vid Landsort norrut kanalvägen till Södertälje (lotsled 34 latitudminuter). I den mån de vid platsen förekommande lotsningarna ej äga rum till Dalarö eller Södertälje, utgöras desamma mestadels av lotsningar till eller från Nynäshamn (lotsleder 12 à 14 latitudminuter). I överensstämmelse med vad som angivits såsom sannolikt i fråga om minskningen i lotsningen vid Dalarö lotsplats torde den efter år 1929 inträdda nedgången i lotsningsfrekvensen vid Landsorts lotsplats vara sammanhängande med bl. a. överflyttning av viss del av trafiken från Landsortsleden till Sandhamnsleden. Vidare har under åren 1931 och 1932 inträffad nedgång i sjöfarten å hamnar vid Mälaren utgjort en bidragande orsak till att dessa år lotsningen vid Landsorts lotsplats varit av mindre omfattning än under något annat år av perioden 1924—1933. Under åren 1930 och 1933 däremot, särskilt sistnämnda året, var sjöfarten å vissa Mälarhus hamnar mycket livlig, och, såsom förut angivits, visade även år 1933 lotsningsfrekvensen vid Landsorts lotsplats en uppåtgående tendens. För tjänstgöringen vid sistnämnda lotsplats torde visserligen krävas en tämligen talrik personal. Lotsningarna äro, såsom av vad ovan anförts framgår, i allmänhet jämförelsevis långa, och återfärderna från Dalarö och Södertälje till Landsort torde vara förenade med avsevärd tidsutdräkt. Särskilt med hänsyn

till platsens läge ytterst i havsbandet erfordras arbetskraft i avsevärd omfattning för båtjänsten vid utsättande av lots eller avhämtande av Dalarö- eller Södertäljelotsar efter av dem till sjön vid Landsort verkställda utlotsningar. Även med beaktande av nu berörda omständigheter anser dock nämnden, att antalet lotsplatsen tilldelade lotsbefattningar är större än vad som är påkallat. Nämnden föreslår därför, att 1 av lotsbefattningarna indrages. Visserligen torde en ytterligare förbättring i lotsningsfrekvensen vara att förutse, men en omständighet att därvidlag verka tillbakahållande utgöres dock av den förskjutning i trafiken till Sandhamnsledens förmån, som ägt rum och jämväl framdeles torde komma att göra sig gällande. Dessutom torde framhållas, att ett genomförande av nämndens förslag om höjande av lotsfrihetsgränsen till 100 ton synes bliva ägnat att i ej alltför ringa grad hämma lotsningsfrekvensen vid ifrågavarande lotsplats. Av de därstädes år 1933 lotsade 551 fartygen voro nämligen omkring 100 av förevarande storleksordning och samtidigt lotspliktiga. Dock anser nämnden, att förverkligandet av berörda förslag rörande ändring i lotsplikten icke bör utgöra villkor för den av nämnden föreslagna indragningen av 1 lotsbefattning vid lotsplatsen. Den efter indragningen kvarvarande personalen av 1 lotsförman, 7 lotsar, 1 extralots och 1 båtblivande torde nämligen vara tillräcklig för att möta även den lotsningsfrekvens, som med nu gällande lotspliktsbestämmelser kan vara att förutse. Icke heller anser sig nämnden hava anledning emotse behov av ökning av detta personalbestånd, innefattande 9 lotsningskompetenta befattningshavare, därest den projekterade utvidgningen av leden genom Baggensstaket kommer till utförande. I fråga om den inverkan i lotsningshänseende, ett realiserande av detta förslag må komma att medföra, vill nämnden hänvisa till vad därutinnan anförts i samband med behandlingen av frågan om behovet av personal vid Dalarö lotsplats.

Avlöningsminskning genom indragning av 1 lotsbefattning: 2 982 kronor.

Sävösunds lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 1 lots, 1 extralots.

Lotsuppassningen äger rum vid Sävösund.

Det årliga antalet fartyg, för vilka lots anlåtats, har under perioden 1924—1933 utgjort högst 52 (år 1926) och lägst 18 (år 1932); år 1933 utgjorde antalet 36. Lotsningarna äga till största delen rum från Sävösund till Södertälje, vilken lotsled, 32 latitudminuter lång, är den längsta av de till lotsplatsen hörande lotslederna, samt från Sävösund till Oxelösund, ett avstånd av omkring 15 latitudminuter. De fartyg, vilka lotsarna i Sävösund lotsa till Södertälje och Oxelösund, torde i allmänhet hava lotsats till Sävösund av respektive Oxelösunds- och Södertäljelotsarna; Sävösunds-

lotsarnas huvuduppgift torde alltså vara att å lotsplatsen passerande fartyg avlösa lots från Oxelösund eller Södertälje.

Den ringa lotsningsfrekvensen utgör givetvis en omständighet, på grund varav indragning av förevarande lotsplats skulle kunna ifrågasättas. Med hänsyn emellertid till det intresse, som hos sjöfarten torde förefinnas därav, att lotsbiträde finnes att tillgå för fartygs vägledning i ifrågavarande till stora delar trånga och grunduppfyllda farvatten, och då den nuvarande lotsningen vid Sävösund icke synes till någon del lämpligen kunna övertagas av lotsarna i Oxelösund, Södertälje eller annorstädes, vill organisationsnämnden icke nu förorda indragning av lotsplatsen. I sammanhang härmed vill nämnden framhålla, att genomförande av nämndens förslag om höjning av lotsfrihetsgränsen till 100 ton sannolikt ej torde komma att verka i högre grad minskande å lotsningsfrekvensen vid platsen. Såvitt av lotsdagböckerna för olika år framgår, hava nämligen de fartyg — ett eller annat 10-tal om året — över 40 upp till 100 ton, som anlitat lots vid denna lotsplats, i allmänhet ej varit lotspliktiga. Vid en fortsatt ringa lotsningsfrekvens bör emellertid hinder naturligen icke föreligga att till förnyad prövning upptaga frågan om lotsplatsens indragning.

Om alltså organisationsnämnden icke för närvarande föreslår en dylik åtgärd, kan emellertid å andra sidan nämnden icke underlåta att finna, att personalbehovet vid platsen bör vara tillgodosett med lotsförmannen och extralotsen, varför lotsbefattningen torde kunna indragas.

Avlöningsminskning genom lotsbefattningens indragning: 2 460 kronor.

Visby lotsplats (2:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 2 lotsar, 1 extralots.

Lotsarna uppassa i staden och möta ankommande fartyg utanför redan.

Sedan år 1924 har den årliga lotsningsfrekvensen vid denna lotsplats hållit sig vid omkring 300 fartyg, dock att under de två senast förflutna åren de lotsade fartygens antal utgjort blott omkring 200. Av vederbörande lotsdagböcker framgår, att lotsningarna på något enstaka undantag när försiggå, då de icke avse blott förflyttning av fartyg å Visby redd eller mellan Visby hamn och redd, från redan eller hamnen till sjöss eller tvärtom. Lotslederna från Visby till sjöss eller tvärtom hava en beräknad längd av 2 latitudminuter.

Organisationsnämnden anser, att i anseende till de synnerligen korta lotsningarna icke erfordras större personal vid platsen än 1 lotsförman, 1 lots och 1 extralots, och att alltså 1 lotsbefattning bör indragas.

Avlöningsminskning genom indragning av 1 lotsbefattning: 2 820 kronor.

Kylejs lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 2 lotsar (därav 1 på förordnande).

Lotsarna uppassa vid hamnen i Kylej och möta från sjön kommande fartyg utanför Britgrund.

Det årliga antalet lotsade fartyg vid denna lotsplats utgjorde under åren 1924—1930 i allmänhet omkring 300 men har därefter avsevärt minskats samt uppgick under de tre senast förflutna åren till respektive 188, 93 och 107. Så gott som samtliga vid platsen förekommande lotsningar äga rum från sjön till lastageplatserna S:t Olofsholm, Smöge hamn, Vallevik och Furillen eller tvärtom, vilka lotsleder hava en längd av 2—6 latitudminuter.

Den betydande nedgången i lotsningsfrekvensen efter år 1930 beror på minskad utskeppning över nämnda lastageplatser av kalksten och, beträffande Vallevik, cement. Driften vid cementfabriken är nedlagd, och intet är känt om dess återupptagande. Vad minskningen i kalkstensskeppningen över ifrågavarande hamnar beträffar sammanhänger densamma givetvis med de under de senare åren rådande konjunkturförhållandena inom näringslivet i allmänhet, men därjämte torde böra framhållas, att en tendens till förflyttning söderut av förevarande kalkstensbrytning skönjes. I anseende till de föreliggande förhållandena är det förenat med stor svårighet att göra något närmare uttalande angående den framtida lotsningsfrekvensen vid Kylejs lotsplats. Organisationsnämnden är emellertid av den uppfattningen, att behovet av personal för utförande av lotsningar måste anses fyllt med lotsförmannen och 1 lots, varför indragning av 1 lotsbefattning torde kunna ske. Med hänsyn särskilt till de korta tiderna, som åtgå för det stora flertalet lotsningar, synes nämligen en avsevärd ökning av antalet fartyg, som söka lots, kunna äga rum, utan att större lotspersonal erfordras än nyss sagts. För vaktgöring och båtjänst synes dock erforderligt, att vid indragning av en lotsbefattning vid platsen ett båtbiträde anställs. För båtbiträdesbefattningen beräknar nämnden det större båtbiträdesarvodet.

Avlöningsminskning genom utbyte av 1 lotsbefattning mot 1 båtbiträdesbefattning, förenad med det större arvodet: 1 320 kronor (2 460 — 1 140).

Ronehamns lotsplats, Burgsviks lotsplats, Klintehamns lotsplats (samtliga 3:e klass).

Personal enligt stat:

vid Ronehamns lotsplats 1 lotsförman, 1 lots, 1 båtbiträde;

vid Burgsviks lotsplats 1 lotsförman, 1 lots;

vid Klintehamns lotsplats 1 lotsförman (på förordnande), 1 båtbiträde.

Under tiden 1924—1933 har årliga antalet fartyg, för vilka lots anlitas, utgjort vid Ronehamns lotsplats lägst 12 och högst 35, vid Burgsviks lotsplats lägst 22 och högst 54 samt vid Klintehamns lotsplats lägst 27 och högst 57. De årligen influtna lotspenningarna hava under samma period vid de tre platserna uppgått till belopp av lägst omkring respektive 150, 350 och 350 kronor samt högst omkring respektive 450, 900 och 1 100 kronor.

De vid dessa lotsplatser förekommande lotsningarna äga nästan undantagslöst rum från lotsplatserna i fråga till sjöss eller tvärtom.

Med hänsyn till den sedan längre tid rådande ringa lotsningsfrekvensen och då anledning synes saknas till antagande, att någon ökning därutinnan av betydelse framdeles kommer att äga rum — en återhållande faktor härvidlag blir även lotsfrihetsgränsens höjande — anser organisationsnämnden, att tillräckliga skäl icke förefinnas för stationerande av lotspersonal å ifrågavarande platser. Nämnden förordar därför, att indragning sker av dessa lotsplatser, därvid icke några av dithörande lotsleder synas lämpligen kunna hänföras till andra lotsplatser. Från sjöfartens sida torde några berättigade klagomål häremot icke kunna resas; förutom den obetydliga omfattning, i vilken lotsningar äga rum och lotspenningar inflyta, är att framhålla, att inloppen till de ifrågavarande platserna äro korta — vederbörande lotsleder hava en beräknad längd av endast 2—6 latitudminuter — och välutprickade.

Avlöningsminskning:

beträffande Ronehamns lotsplats genom indragning av 1 lotsförmans-, 1 lots- och 1 båtbiträdesbefattning: 5 886 kronor (2 700 + 2 574 + 612);

beträffande Burgsviks lotsplats genom indragning av 1 lotsförmans- och 1 lotsbefattning: 5 274 kronor (2 700 + 2 574);

beträffande Klintehamns lotsplats genom indragning av 1 lotsförmans- och 1 båtbiträdesbefattning: 3 720 kronor (2 580 + 1 140).

Östra lotsdistriktet.

Nyköpings lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman.

Det största årliga antalet fartyg, för vilka under perioden 1924—1933 biträde av lots anlåtats vid denna lotsplats, utgjorde 56 och uppnåddes år 1926. Därefter har så gott som årligen en försämring inträtt beträffande lotsningsfrekvensen, som år 1933 minskats till allenast 20 fartyg. Lotspenninguppbörden utgjorde år 1926 omkring 1 900 kronor — den högsta under tioårsperioden 1924—1933 — och hade år 1933 nedgått till något under 900 kronor.

Samtliga lotsningar utgöras av utlotsningar från Nyköping eller Nyköpings skans samt av lotsningar från Nyköpings skans till Nyköping. Lotsningarna från Nyköping utgöra det övervägande flertalet. Organisationsnämnden är av den mening, att med hänsyn till den obetydliga lotsningsfrekvensen tillräckliga skäl för bibehållande av lotsplatsen icke förefinnas, varför densamma av nämnden förordas till indragning. Lotsningar, som nu verkställas vid ifrågavarande lotsplats, synas kunna framdeles utan olägenhet utföras av lotsarna vid Oxelösunds lotsplats. Dessa hava för närvarande att ombesörja flertalet av inlotsningarna till Nyköping och Nyköpings skans. Mellan Nyköping och Oxelösund finnes såväl

järnvägs- som omnibusförbindelse, och då färden däremellan med begagnande av något av ifrågavarande trafikmedel tager mindre än en halvtimme i anspråk, torde i allmänhet efter beställning i Oxelösund lots kunna utan oskäligen tidsutdräkt erhållas därifrån för utlotsning från Nyköping. Icke heller synas svårigheter föreligga för Oxelösundslotsarna att, därest så skulle erfordras, inställa sig för lotsning från Nyköpings skans. Någon utökning av personalen vid Oxelösund för ändamål, varom här är fråga, kan givetvis icke vara påkallad; merarbetet för ifrågavarande talrika personal blir obetydligt.

Avlöningsminskning genom indragning av ifrågavarande lotsförmansbefattning: 3 060 kronor.

Arkö lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 6 lotsar (därav 2 på förordnande), 1 extralots, 1 båtbiträde.

Lotsuppassningsställe är Arkö. Från sjön kommande fartyg emottagas utanför de yttre grunden, inomskärs gående fartyg vid Arkö sydvästra udde.

Den största lotsningsfrekvensen vid denna lotsplats under tiden från och med år 1924 förekom år 1927, då antalet lotsade fartyg uppgick till 541. Därefter har den årliga lotsningsfrekvensen visat en i stort sett genomgående fallande tendens; sålunda må nämnas, att under åren 1930—1933 antalet fartyg, för vilka lots anlätades, utgjorde respektive 487, 403, 332 och 306. Den årliga lotspenninguppbörden vid platsen har under tiden 1924—1933 växlat mellan belopp av omkring 16 000 och 26 000 kronor.

En undersökning av vederbörande lotsdagböcker giver vid handen, att huvuddelen av lotsningsarbetet vid lotsplatsen består i lotsningar av fartyg — mestadels från Norrköping kommande — från Arkö till sjöss samt av fartyg från Arkö eller sjön vid Arkö till Norrköping. Lotsningarna från Arkö till sjöss, vilka omfatta en distans av 8 latitudminuter, synas vara ungefärligen lika många som lotsningarna till Norrköping, dit avståndet är, från Arkö 34 latitudminuter och från sjön vid Arkö 42 latitudminuter. Andra lotsningar än nu sagts förekomma blott i ringa antal.

Vid bedömning av spörsmålet om det framtida personalbehovet vid lotsplatsen torde beträffande lotsningsfrekvensen böra förutsättas, att viss återhämtning kommer att äga rum. Sjöfarten på Norrköping har under de sista åren varit av ovanligt liten omfattning. Med beaktande av olika på frågan inverkan omständigheter — lotsningstider m. m. — hyser emellertid organisationsnämnden den mening, att även vid en avsevärd ökning av antalet fartyg, som begära biträde av lots vid Arkö lotsplats, den därstädes för närvarande anställda lotspersonalen icke är i sin helhet behöflig. En minskning med 2 lotsar synes nämnden kunna ske. Härefter skulle alltså för utförande av lotsningar finnas tillgänglig en personal av

1 lotsförman, 4 lotsar och 1 extralots. Den sistnämndes biträde med lotsning torde dock även efter personalminskningen endast tillfälligtvis erfordras.

Vidare synes organisationsnämnden lotsplatsen icke vara av den storleksordning, och ej heller lära omständigheterna i övrigt vara sådana, att en placering av lotsplatsen i 1:a klass är befogad, varför nämnden förordar nedflyttning av platsen till 2:a klass.

Avlöningsminskning dels genom indragning av 2 lotsbefattningar, dels ock vid 1 lotsförmansbefattning och 4 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 2:a klass: 6 708 kronor ($2 \times 2\,856 + [3\,384 - 3\,012] + 4[2\,856 - 2\,700]$).

Häradskärs lotsplats (2:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 3 lotsar (därav 1 på förordnande under ordinarie befattningshavarens förordnande som lotsförman vid annan lotsplats), 1 båtbiträde.

Lotsuppassningsställe är Häradskär. Från sjön kommande fartyg emottagas utanför grunden, inomskärs gående fartyg norr om Kettilö.

Under tiden 1924—1933 nådde lotsningsfrekvensen vid platsen sitt maximum år 1927, då 169 fartyg lotsades. Efter sistnämnda år inträdde en försämring i förevarande hänseende; sålunda utgjorde antalet fartyg, för vilka lotsbiträde vid platsen anlätades, under vart och ett av åren 1929—1931 omkring 120 och under vartdera åren 1932—1933 omkring 80. De vid platsen årligen influtna lotspenningarna uppgingo under berörda tioårsperiod till högst cirka 6 000 kronor (år 1925) och lägst cirka 2 500 kronor (år 1933).

Huvudlotslederna vid lotsplatsen utgöras av lotslederna sjön vid Häradskär—Arkö (28 latitudminuter), sjön vid Häradskär—Mem (36 latitudminuter; platsens längsta lotsled) och sjön vid Häradskär—Valdemarsvik eller tvärtom (18 latitudminuter).

Vidkommande frågan om det framtida personalbehovet vid denna lotsplats torde det vara antagligt, att med en så småningom vikande lågkonjunktur lotsningsfrekvensen vid platsen, som är belägen vid en viktig farled, kommer att visa tendens att stiga över den nuvarande eller de senare årens nivå. Såsom av det föregående framgår, torde för lotsningarna och lotsarnas färder i allmänhet åtgå jämförelsevis lång tid. Emellertid synes erfarenheten om lotsningsfrekvensen under år, vilka kunna betecknas som normala, giva vid handen, att för tjänstens behöriga skötande i regel icke bör komma att erfordras, att lotsningar verkställas av flera än tre befattningshavare. En av lotsbefattningarna lär alltså kunna indragas. Med hänsyn till lotsplatsens utsatta läge och till undvikande av att vid svårt väder lotsbåtens utgående förhindras av brist på tillräcklig bemanning torde dock personalbeståndet vid platsen icke böra nedbringas under 5. I anledning härav torde vid lotsbefattningens indragning ytterligare 1 icke-ordinarie befattningshavare böra tillkomma. I detta sammanhang

synes icke heller böra bortses från det förhållandet, att lotsplatsen i följd av sin belägenhet torde i högre grad än de flesta andra lotsplatser kunna hava betydelse för bispringande av nödställda fartyg och deras besättningar. Jämväl om denna omständighet i och för sig icke bör vara avgörande för personalens storlek vid platsen, synes likväl densamma, sammanställd med övriga på personalbehovet inverkan faktorer, böra bidra till, att det totala personalantalet icke bestämes i underkant. För att, därest så tillfälligtvis skulle erfordras, kunna biträda med lotsning synes den nytillkommande icke-ordinarie befattningshavaren böra erhålla ställning som extralots. Det mindre extralotsarvodet torde därvid böra utgå.

I fråga om lotsplatsens hänförande till klass saknas enligt nämndens mening tillräckliga skäl för en högre placering än i 3:e klass, varför nämnden anser nedflyttning dit böra äga rum.

Avlöningsminskning dels genom utbyte av 1 lotsbefattning mot 1 extralotsbefattning med det mindre arvodet, dels ock vid 1 lotsförmansbefattning och 2 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 3:e klass: 1 578 kronor ([2 580 — 1 542] + [2 880 — 2 580] + 2 [2 580 — 2 460]).

Idö lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 6 lotsar (därav 2 på förordnande), 1 båtbiträde.

Lotsuppassningsställen äro Idö och Västervik.

Kulmen av lotsningsfrekvensen vid denna lotsplats under tiden 1924—1933 nåddes år 1928, då 837 fartyg lotsades. Under vart och ett av åren närmast före och närmast efter sistnämnda år anlätades lots för omkring 770 fartyg. Eljest har årliga antalet lotsade fartyg under berörda tioårsperiod hållit sig mellan 600 och 700, dock med undantag för de två senast förflutna åren, varunder en nedgång av lotsningsfrekvensen till respektive 494 och 500 fartyg ägt rum. De från och med år 1924 vid platsen årligen influtna lotspenningarna hava utgjort högst omkring 41 000 kronor, nämligen åren 1928 och 1929, lägst omkring 25 000 kronor, åren 1932 och 1933, samt i övrigt mellan 30 000 och 40 000 kronor.

Lotsplatsen är tilldelad ett flertal lotsleder, vilka hava en längd från 6 till 32 latitudminuter. Av vederbörande lotsdagböcker framgår emellertid — även om andra lotsningar naturligen jämväl förekomma — att platsens huvuduppgift består i att betjäna sjöfarten på Västervik och Gamleby med in- och utlotsningar. De därvid i allmänhet begagnade lederna äro respektive 10 à 12 och 22 à 24 latitudminuter långa. Lotsningarna till och från Västervik utgöra härvid det övervägande flertalet.

På grund av de vid lotsplatsen rådande förhållandena synes förefinnas behov av en jämförelsevis talrik personal. Därvid vill nämnden särskilt erinra om förekomsten av två lotsuppassningsställen, vid vilka upppassning äger rum hela dygnet, ävensom framhålla, att båttjänsten — fartyg emottagas i sjön såväl norr och öster om Idö som söder om Fyrken — torde

vara rätt omfattande. Organisationsnämnden anser sig därför icke böra förordna någon minskning i antalet vid lotsplatsen anställda befattningshavare, enligt staten utgörande sammanlagt 8. Å andra sidan är nämnden av den meningen, att, även om en avsevärd stegring i den nuvarande lotsningsfrekvensen vid platsen äger rum, en för utförande av lotsninga. kompetent personal av, såsom nu, lotsförmannen och 6 lotsar icke är erforderlig. I anslutning härtill vill nämnden förordna, att 1 lotsbefattning indrages, och att i samband därmed ytterligare 1 båtbiträde anställs vid lotsplatsen. Vidkommande i detta sammanhang frågan om den inverkan å lotsningsfrekvensen vid platsen, som ett genomförande av förslaget om lotsfrihet för fartyg å högst 100 ton kan väntas medföra, må nämnas, att av de 500 år 1933 lotsade fartygen omkring 90 hade en dräktighet av högst 100 ton, och att av sistberörda fartyg omkring 70 voro lotspliktiga. År 1927 lotsades vid platsen 81 fartyg under 100 men över 40 ton, därav 51 lotspliktiga. Hela antalet fartyg, för vilka lots vid lotsplatsen anlätades sistnämnda år, utgjorde 779. De lotsade lotspliktiga fartygen under 100 ton utgjorde alltså år 1927 cirka en femtendedel men år 1933 cirka en sjundedel av hela antalet lotsade fartyg. Om utvecklingen framdeles i förevarande hänseende råder givetvis ovisshet, men det synes nämnden ej osannolikt, att, därest lotsfrihetsgränsen höjes på föreslaget sätt, därigenom åstadkommes en ur arbetssynpunkt ej betydelselös hämning å lotsningsfrekvensen vid ifrågavarande lotsplats.

Vidare synes det nämnden, att varken lotsningsfrekvensen eller lotspenninguppbörden nått sådan nivå, på grund varav ett hänförande av platsen till 1:a klassen kan anses motiverat. Då icke heller förhållandena i övrigt torde giva anledning därtill, anser nämnden, att nedflyttning av lotsplatsen till 2:a klass bör äga rum.

Avlöningsminskning dels genom utbyte av 1 lotsbefattning mot 1 båtbiträdesbefattning med det större arvodet, dels ock vid 1 lotsförmansbefattning och 5 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 2:a klass: 2 820 kronor ([2 856—1 188]+[3 384—3 012]+5[2 856—2 700]).

Kråkelunds lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 3 lotsar, 1 båtbiträde.

Lotsuppassningsställe är Kråkelund.

Genom beslut den 24 februari 1933 förordnade Kungl. Maj:t, att dåvarande Strupö lotsplats, som var belägen ej långt norr om Kråkelunds lotsplats, skulle från och med den 1 juli 1933 indragas, samt att lotsledsförteckningen beträffande Kråkelunds lotsplats skulle erhålla ändrad lydelse. Denna senare del av beslutet innebar bland annat, att vissa av de Strupö lotsplats tillhörande lotsningarna överflyttades till Kråkelunds lotsplats.

Före den 1 juli 1933 utgjordes personalen vid Kråkelunds lotsplats av lotsförmannen, 2 lotsar och en icke-ordinarie befattningshavare. Den tredje därstädes nu anställde lotsen var förut lots vid Strupö lotsplats,

varifrån han vid platsens indragning förflyttades. Av handlingarna till Kungl. Maj:ts ovanberörda beslut framgår emellertid, att vid dettas fattande anledning icke ansågs föreligga att på grund av det merarbete, som efter indragningen av Strupö lotsplats kunde väntas uppkomma vid Kråkelunds lotsplats, definitivt utöka antalet därstädes anställda lotsar. Avsikten var i stället att genom indragning vid avgång åter nedbringa detsamma till 2. Organisationsnämnden får för sin del förorda, att ett fullföljande härav äger rum. Lotsningen vid Kråkelunds lotsplats var före indragningen av Strupö lotsplats sedan lång tid tillbaka mycket obetydlig. Därefter har visserligen en stegring av lotsningsfrekvensen ägt rum — antalet lotsade fartyg utgjorde sålunda år 1933 77 mot blott 27 år 1932. Uppenbarligen är ökningen främst beroende därpå, att Kråkelunds lotsplats fått sig tilldelad de förut Strupö lotsplats tillhörande lotsningarna från sjön till vissa vid Gåsefjärden eller dess förgreningar belägna lastageplatser eller tvärtom. De sålunda för Kråkelunds lotsplats nytillkomna lotslederna, i vilka sannolikt framdeles lotsningarna huvudsakligen komma att äga rum, hava en längd av omkring 15 latitudminuter. Även om en ökad betydelse av Kråkelunds lotsplats är att förvänta, synes dock med hänsyn till tidigare lotsningsfrekvens vid Strupö lotsplats samt omständigheterna i övrigt skäl icke föreligga att beträffande behovet av lotspersonal förutsätta annat, än att detsamma bör vara tillgodosett med lotsförmannen och 2 lotsar. Antalet vid Strupö lotsplats årligen lotsade fartyg under perioden 1924—1932 utgjorde lägst 85 och högst 163, i allmänhet något mer än 100. Det må framhållas, att förut vid Kråkelunds lotsplats förekommande lotsuppassning under mörker numera indragits.

Avlöningsminskning genom indragning av 1 lotsbefattning: 2 460 kronor.

Figeholms lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 1 extralots.

Lotsuppassningsställe är Fågelö. Lotsuppassning äger icke rum under mörker.

Under tiden 1924—1931 lotsades i allmänhet omkring 100 fartyg årligen vid lotsplatsen. De två senast förflutna åren har lotsningsfrekvensen nedgått till respektive 66 och 81 fartyg. I lotspenningar hava under tiden 1924—1933 i regel influtit omkring 1 000 kronor per år.

Från lotsplatsen lämnas lotsbiträde till sjöfarten på Figeholm och några andra i närheten belägna mindre hamnar. Skeppningarna här omfatta huvudsakligen trävaror. Lotsningarna äro jämförelsevis korta, nästan undantagslöst under 10 latitudminuter.

Figeholm är beläget endast omkring 2 mil norr om Oskarshamn, och god landförbindelse finnes mellan de båda orterna. Oskarshamnslotsarna uppåssa bland annat på Furön ej långt söder om inloppet till Figeholm. På grund härav synes det organisationsnämnden, att tillräckliga skäl

ej förefinnas för upprätthållande av Figeholms lotsplats med dess tämligen ringa verksamhet. Sjöfarten inom lotsningsområdet för sistnämnda lotsplats torde kunna tillfredsställande betjänas av Oskarshamnslotsarna.

Av vederbörande lotsdagböcker synes framgå, att den nedgång i verksamheten vid Figeholms lotsplats, som gjort sig gällande efter år 1931, står i samband med övergången från segelsjöfart till maskindrift. Lotsfrihetsgränsens höjning till 100 ton torde komma att medföra en ytterligare minskning av efterfrågan å lotsbiträde inom platsens lotsningsområde. Av de vid lotsplatsen år 1933 lotsade 81 fartygen voro ett 30-tal under 100 ton och lotspliktiga.

Nedläggande av Figeholms lotsplats torde ej komma att medföra så stort merarbete vid Oskarshamnslotsplats, att den vid sistnämnda lotsplats anställda lotspersonalen (1 lotsförman, 5 lotsar) på grund därav behöver utökas. I detta sammanhang må nämnas, att lotsningen vid Oskarshamnslotsplats under de två senast förflutna åren varit avsevärt mindre än något annat år av perioden 1924—1933, vilket sannolikt sammanhänger med industriell tillbakagång inom staden. Även om någon återhämtning av ifrågavarande lotsning kan tänkas, torde densamma dock komma att i ej ringa grad motverkas av ett höjande av lotsfrihetsgränsen. Hittills har nämligen en betydande del av de vid Oskarshamnslotsplats lotsade fartygen utgjorts av lotspliktiga fartyg under 100 ton.

Organisationsnämnden föreslår alltså, att Figeholms lotsplats indrages, och att, i den mån så befinnes lämpligen kunna ske, dess lotsning överlåtas å Oskarshamnslotsplats.

Avlöningsminskning genom indragning av 1 lotsförmans- och 1 extralotsbefattning: 4 122 kronor (2 580+1 542).

Mönsterås lotsplats, Timmernabbens lotsplats, Borgholms lotsplats (samtliga 3:e klass).

Personal enligt stat:

vid Mönsterås lotsplats 1 lotsförman, 1 lots, 1 extralots;

vid Timmernabbens lotsplats 1 lotsförman, 1 lots, 1 båtbiträde;

vid Borgholms lotsplats 1 lotsförman (på förordnande), 1 båtbiträde.

Vid samtliga ifrågavarande lotsplatser är lotsningen obetydlig. Beträffande Timmernabbens och Borgholms lotsplatser har så varit i påtaglig grad fallet hela perioden 1924—1933. Årliga antalet fartyg, för vilka lots anlätades, utgjorde sålunda under denna tid vid Timmernabbens lotsplats högst 73 (år 1924), lägst 24 (år 1930) och i allmänhet omkring 30 å 40 samt vid Borgholms lotsplats högst 65 (år 1931), lägst 28 (år 1933) och i regel omkring 50 å 60. Vad Mönsterås lotsplats angår uppgick år 1924 antalet lotsade fartyg till 153. Lotsningsfrekvensen vid denna lotsplats sjönk därefter årligen till och med år 1927, men steg åter år 1928, då därstädes lotsades 165 fartyg. Under åren 1929—1933 däremot har vid Mönsterås lotsplats en successiv och avsevärd nedgång i lotsningsfrekvensen ägt rum; de lotsade

fartygens antal under sistberörda fem år utgjorde sålunda respektive 110, 87, 60, 35 och 17. — Sedan år 1924 hava de tre lotsplatsernas lotspenninginkomster varit ringa.

De vid Mönsterås, Timmernabbens och Borgholms lotsplatser förekommande lotsningarna äga rum så gott som uteslutande från respektive lotsplatser till sjön därutanför eller tvärtom och, vad Timmernabbens lotsplats angår, dels från Tillingenabben till sjöss eller tvärtom dels ock från Pataholm till sjöss. Ifrågavarande lotsleder äro 2 till 6 latitudminuter långa.

Organisationsnämnden är av den meningen, att med hänsyn till den ringa lotsningsfrekvensen dessa tre lotsplatser böra indragas. De hava med den sedan länge pågående minskningen i antalet segelfartyg avsevärt sjunkit i betydelse. Behovet av lotsbiträde för fartygs vägledning i ifrågavarande lotsleder torde icke numera kunna anses göra sig gällande i sådan omfattning och med den styrka, att ett bibehållande av lotsplatserna är befogat. Än mindre kommer detta att bliva fallet, därest lotsfrihetsgränsen höjes till 100 ton. Av vederbörande lotsdagböcker framgår nämligen, att av de vid förevarande lotsplatser lotsade fartygen de lotspliktiga å högst 100 ton utgöra en mycket stor andel.

Ingen av dessa lotsplatser anses vara av den vikt, att nattuppassning därstädes är anordnad.

Avlöningsminskning

beträffande Mönsterås lotsplats genom indragning av 1 lotsförmans-, 1 lots- och 1 extralotsbefattning: 6 882 kronor (2 700+2 574+1 608);

beträffande Timmernabbens lotsplats genom indragning av 1 lotsförmans-, 1 lots- och 1 båtbiträdesbefattning: 6 180 kronor (2 580+2 460+1 140);

beträffande Borgholms lotsplats genom indragning av 1 lotsförmans- och 1 båtbiträdesbefattning: 3 459 kronor (2 820+639).

Skäggenäs lotsplats (2:a klass), Kalmar lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat:

vid Skäggenäs lotsplats 1 lotsförman, 4 lotsar, 1 båtbiträde;

vid Kalmar lotsplats 1 överlots, 7 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots, 1 båtbiträde.

Skäggenäslotsarna uppassa vid Revsudden. Kalmarlotsarna uppassa vid stadens hamn samt emottaga från norr kommande fartyg vid grundet Nyckeln och från söder kommande fartyg utanför Grimskär.

Antalet av de fartyg, för vilka under tiden 1924—1927 lotsbiträde vid Skäggenäs lotsplats anlätades, utgjorde mellan 300 och 400 för år räknat. År 1928 lotsades vid platsen 416 fartyg, men under vart och ett av de återstående åren av perioden 1924—1933 har en minskning i lotsningsfrekvensen ägt rum. De lotsade fartygen utgjorde sålunda under åren 1929—1933 respektive 335, 319, 266, 171 och 149.

Vid Kalmar lotsplats lotsades under tiden 1924—1926 årligen omkring 1 000 fartyg. Lotsningsfrekvensen steg 1927 till cirka 1 300 fartyg samt nådde, vad angår perioden 1924—1933, liksom vid Skäggenäs lotsplats sin kulmen år 1928, då antalet lotsade fartyg utgjorde 1 437. Under så gott som vart och ett av åren 1929—1933 har antalet lotsade fartyg vid Kalmar lotsplats sjunkit i jämförelse med det nästföregående året. Lotsningsfrekvensen under sistberörda fem år utgjorde sålunda respektive 1 382, 1 259, 1 279, 975 och 787 fartyg.

Skäggenäs lotsplats har till uppgift att lämna lotsbiträde bland annat åt den norrifrån kommande, genomgående trafiken i Kalmarsund mellan Skäggenäs och Grimskär. Kalmarsund mellan Skäggenäs och Grimskär är enligt lotsförordningen icke att anse som öppen sjö. Hittills torde i allmänhet omkring hälften av lotsningarna vid Skäggenäs lotsplats hava utgjorts av lotsningar från sjön vid Skäggenäs till sjön vid Grimskär, ett avstånd av 10 latitudminuter. Av övriga vid lotsplatsen förekommande lotsningar verkställas de flesta från sjön vid Skäggenäs till Kalmar hamn eller redd, en distans av 8 latitudminuter.

Av lotsningarna vid Kalmar lotsplats synas de flesta äga rum från Kalmar hamn eller redd till sjön vid Grimskär eller tvärtom. Dessa lotsleder äro 2 latitudminuter långa. I övrigt lotsas vid Kalmar lotsplats mestadels från sjön vid Grimskär till sjön vid Skäggenäs och från Kalmar hamn eller redd till sjön vid Skäggenäs.

Den under de senare åren fortlöpande, sig såväl till den genomgående trafiken i Kalmarsund som sjöfarten på Kalmar hänförande minskningen i ifrågavarande lotsplatser lotsningsfrekvens tog, på sätt ovan anförts, sin början år 1929 eller alltså redan före inträdandet av den senaste lågkonjunkturperioden i vårt land. Nedgången efter sistnämnda år i de vid de båda lotsplatserna lotsade fartygens antal synes icke heller på grund av sin avsevärda omfattning kunna helt förklaras av de allmänna förhållandena inom handel och sjöfart. Beträffande den genomgående trafiken i Kalmarsund torde — nämnden åsyftar härvidlag fartyg, som ej äro lotspliktiga — få antagas, att vederbörande befälhavare i större utsträckning än förr anse sig kunna undvara lotsbiträde. En utveckling i sådan riktning befordras givetvis av förbättrad utprickning och farledsbelysning och av segelfartygens ersättande med maskindrivna fartyg. Enligt sakens natur torde detta göra sig starkare gällande, då, såsom här, fråga är om endast genomfart, än vid färd direkt till eller från en hamn. Nedgången i antalet lotsade fartyg till eller från Kalmar torde äga samband bland annat med den mycket minskade spannmålsimporten. Minskningen i denna införsel torde vara av natur att bestå. Det är vidare icke uteslutet, att en stor del av Kalmars tidigare transporter sjöledes numera i sådan grad äga rum landvägen, att lotsningsfrekvensen mera märkbart därigenom påverkas.

En avsevärd nedgång i lotsningsfrekvensen vid platserna torde vara att

vänta som följd av ett höjande av lotsfrihetsgränsen till 100 ton. Under åren 1927, 1928, 1930 och 1933 lotsades vid Skäggenäs lotsplats 397, 416, 319 och 149 fartyg. Av dessa hade omkring respektive 160, 200, 130 och 60 en dräktighet av högst 100 ton. Under åren 1927 och 1933 lotsades vid Kalmar lotsplats 1 322 och 787 fartyg, av vilka omkring respektive 400 och 280 voro av den storleksordning som nyss sagts. En undersökning av vederbörande lotsdagböcker har visat, att åren 1927 och 1933 fartygen under 100 ton vid båda lotsplatserna i regel varit lotspliktiga. Man synes alltså vara berättigad draga den slutsatsen, att i allmänhet en avsevärd del av de vid förevarande lotsplatser lotsade fartygen utgöras av lotspliktiga fartyg av en dräktighet ej överstigande 100 ton. Vid ett höjande av lotsfrihetsgränsen till nämnda tontal är sannolikt, att flertalet fartyg av ifrågavarande kategori ej kommer att begagna sig av lotsbiträde vid färder i de till Skäggenäs och Kalmar lotsplatser hörande lederna. Det synes alltså antagligt, att sådan ändring i lotspliktsbestämmelserna kommer att verka i påtaglig grad återhållande å lotsningsfrekvensen vid platserna. Det må nämnas, att lotsförfattningssakkunniga i visst sammanhang omförmält, att det hittills visat sig, att särskilt mindre fartyg ofta söka undkomma dem vid gång genom Kalmarsund åliggande lotsplikt genom att ej i vederbörlig ordning visa lotssignal, enär de icke anse sig vara i behov av lotsbiträde.

Den avsevärda, sedan åtskilliga år tillbaka fortgående nedgången uti antalet i Kalmarsund lotsade fartyg torde således vara av den art, att även vid förbättrade konjunkturen inom handel och sjöfart en full återhämtning i lotsningsfrekvensen icke synes vara att emotse. Därtill kommer den åtstramning, som lotsfrihetsgränsens höjande till 100 ton sannolikt kommer att medföra. På grund härav är organisationsnämnden av den mening, att den vid lotsplatserna anställda, för närvarande givetvis alltför talrika personalen icke heller framdeles kommer att bli i sin helhet erforderlig. Utan olägenhet synes en indragning av 2 lotsbefattningar vid vardera av platserna kunna äga rum. Nämnden vill även erinra därom, att lotsningarna vid ifrågavarande lotsplatser i regel äro korta, särskilt vid Kalmar lotsplats.

Vad Skäggenäs lotsplats angår anser nämnden, att densamma ej är av den storleksordning, och att omständigheterna ej heller i övrigt äro sådana, att en placering av platsen i 2:a klass är motiverad. Nämnden förordar därför lotsplatsens nedflyttning till 3:e klass. De vid platsen sedan 1924 årligen influtna lotspenningarna hava intill år 1932 i allmänhet uppgått till belopp av omkring 11 000 å 12 000 kronor men under vart och ett av de två senast förflutna åren utgjort blott respektive cirka 7 000 kronor och 5 500 kronor.

Avlöningsminskning

beträffande Skäggenäs lotsplats dels genom indragning av 2 lotsbefattningar, dels ock vid 1 lotsförmansbefattning och 2 lotsbefattningar i an-

ledning av lotsplatsens nedflyttning till 3:e klass: 5 700 kronor ($2 \times 2\,580 + [2\,880 - 2\,580] + 2 [2\,580 - 2\,460]$);

beträffande Kalmar lotsplats genom indragning av 2 lotsbefattningar: 6 216 kronor ($2 \times 3\,108$).

Bergkvara lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 1 lots, 1 extralots.

Lotsarna uppassa vid hamnen och möta från sjön ankommande fartyg utanför grunden.

Lotsningsfrekvensen vid denna lotsplats har under tiden 1924—1930 hållit sig vid omkring 200 fartyg om året. Därefter har en minskning av antalet vid platsen lotsade fartyg ägt rum; de tre senast förflutna åren lotsades sålunda därstädes respektive 106, 96 och 52 fartyg.

Av vederbörande lotsdagböcker framgår, att de vid platsen förekommande lotsningarna äga rum nästan uteslutande mellan Bergkvara och öppna sjön, ett avstånd av blott 2 latitudminuter. För lotsningarna åtgår sålunda i regel kort tid. Lotsuppassning vid lotsplatsen äger icke rum under mörker. På grund härav torde även vid en sådan framtida lotsningsfrekvens vid platsen, som med hänsyn till den tidigare lotsningen därstädes synes med sannolikhet kunna högst emotses, personalbehovet vara i tillfredsställande mån tillgodosett med lotsförmannen och extralotsen. Organisationsnämnden förordar därför indragning av lotsbefattningen.

Avlöningsminskning genom lotsbefattningens indragning: 2 574 kronor.

Degerhamns lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 1 båtbiträde.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 25 juli 1929 hemställde *lotsstyrelsen*, att Kungl. Maj:t ville förordna om indragning från och med den 1 april 1930 av Degerhamns lotsplats; och anförde styrelsen därvid i huvudsak:

I ärendet inhämtades av vederbörande lotskaptens utlåtande till lotsstyrelsen och av ett efter överläggning emellan lotskaptenen och lotsförmannen på platsen upprättat protokoll med därvid fogade handlingar följande. Farleden från den yttersta pricken till inloppet av hamnen i Degerhamn hade en längd av endast 800 meter och vore för en trygg navigering under dager behörigen utprickad. För angöring av och ingående i hamnen under mörker tjänade till ledning dels i viss mån fyrskenet från Garpens fyr, dels och huvudsakligen två par ensfyrrar, belägna, det ena syd om och det andra inne i hamnen. För navigering till och från hamnen vore sålunda väl sört med avseende å såväl utprickning som fyrbelysning. Någon som helst svårighet för en befälhavare att på egen hand hitta vägen till och från hamnen ansåges icke förefinnas, men väl kunde svårigheter uppstå inne i själva hamnen, som vore trång och ofta fullbelagd med fartyg, varför en hamnlots syntes värdefull för hamnen besökande fartyg. Lotsförmannen förmodade, att under nuvarande lotspliktsförhållanden antalet lotspliktiga fartyg komme att minskas på grund av omläggning av viss fabriksdrift å platsen, så att tonnaget av lotspliktiga

större fartyg kunde antagas nedgå till hälften, och att även antalet lotspliktiga mindre fartyg väntades bli mindre. Förbättrad utprickning inom hamnens område hade på senare år bidragit till minskning av lotsningsfrekvensen. En motsedd ökning av tegelskeppningen väntades bli utan inverkan på lotsningsbehovet, enär denna skeppning ägde rum med mindre motorfartyg i inrikes fart.

Lotsstyrelsen ansåge för sin del, att sjöfartsförhållandena vid Degerhamn icke påkallade stationerandet av kronolots därstädes. För platsen funnes i gällande lotsledsförteckning upptagen endast en lotsled, nämligen från sjön utanför hamnen och in till denna eller ock motsatta vägen. Lotsuppassning ägde icke rum under mörker.

Över framställningen infordrades utlåtande av kommerskollegium, som i ärendet hörde nedanämnda sammanslutningar ävensom kollegii sjötekniske konsulent.

Stockholms Rederiförening, Angfartygsbefälhavare-Sällskapet och Sveriges Segelfartygsförening förklarade sig icke hava något att erinra mot den föreslagna indragningen. Sistnämnda förening ansåg, att lotsplatsen vore av ringa eller ingen betydelse för segel- och motorsegelfarten.

Sveriges Fartygsbefälsförening yttrade:

I den utredning, som lotsstyrelsen låtit verkställa, framhölls till en början, att farleden från sjön till hamnen vore rak och väl utprickad, samt att vissa fyrar underlättade angörandet under natten, varför för navigeringen vore väl sörjt. Utan att vilja bestrida detta kunde föreningen ej underlåta framhålla, att därvid vore räknat med vackert väder. Annorlunda syntes förhållandet bli, om dåligt väder vore rådande. Platsens läge vore öppet för sydliga till västliga vindar, och det krävdes endast en hård vind från dessa riktningar för att frambringa tillräcklig hög sjö för att en befälhavare på ett fartyg, som ej hade alltför mycket vatten under kölen, skulle finna risken alltför stor att utan lotsens råd angöra hamnen. Tidspillan kunde på så sätt bli följd. Å andra sidan kunde befälhavaren taga risken med påföljd, att fartyget toge grund. Rörande risken i själva hamnen ville föreningen understryka vad lotsstyrelsen anförde och tillägga, att en befälhavare ej gärna kunde låta sitt fartyg inlöpa i hamnen under sådana förhållanden annat än under bästa väderleksförhållanden. Av vad föreningen sålunda anført syntes framgå, att en indragning av lotsplatsen i hög grad skulle minska säkerheten vid angörandet av hamnen, ävensom att ekonomiska förluster genom tidspillan kunde uppstå. Föreningen kunde därför ej tillstyrka en indragning av lotsplatsen.

Sveriges Redareförening anförde:

Av dagboken för Degerhamns lotsplats under åren 1925/1928 hade föreningen inhämtat, att sammanlagt 17 till föreningen anslutna fartyg under dessa år besökt hamnen i fråga. Någon livligare frekvens av sådana fartyg kunde sålunda icke sägas hava funnits, varför en indragning av lotsplatsen med hänsyn till de intressen, som föreningen hade att bevaka, möjligen utan större olägenhet skulle kunna ske. Emellertid trafikerades hamnen av ett icke ringa antal andra fartyg.

Föreningen hade inhämtat Ångbåtsaktiebolaget Kalmarsunds i Kalmar uttalande i ärendet, som i sin tur konfererat med sina befälhavare, vilka enligt uppgift vore väl förtrogna med förhållandena vid Degerhamn. Enligt den uppfattning, som av rederiet uttalades, borde lots fortfarande finnas därstädes för lotsning till och från sjön, försåvitt icke kompetent hamnlots komme att anställas, med skyldighet att lotsa från inloppsränns början till hamnen och jämväl ansvara för, att de

flytande sjömärken, som markerade rännan, stode på sina platser. Rederiet framhölle vidare, att ingen befälhavare, som vore obekant med förhållandena å platsen, lärde utan lots våga söka sig in i rännan utom vid fullkomligt lugnt väder, vilket sällan rådde därstädes. Tvärtom syntes stark vind och sjöhävning vara mycket vanlig, och angöringen av hamnen därför förenad med risk, även om vederbörande befälhavare vore väl förtrogen med de lokala förhållandena. Såsom slutomdöme framhölles, att det med säkerhet kunde antagas, att svårigheten för angöringen av hamnen i betydlig grad komme att ökas, om varje möjlighet till erhållande av lots borttoges, varför rederiet ansåge förslaget icke böra tillstyrkas.

I avseende å indragning av redan befintliga säkerhetsanordningar för sjöfartens trygga bedrivande tillåte sig föreningen såsom generellt omdöme anföra, att åtgärder av ifrågavarande slag borde ifrågakomma, endast då så utan olägenhet kunde ske, eller därest andra anordningar samtidigt vidtoges, som kunde anses i motsvarande grad säkerställa navigeringen.

Då det ur säkerhetssynpunkt kunde anses motiverat, att ifrågavarande lotsplats bibehölles, kunde föreningen icke förorda lotsstyrelsens förslag, därest icke annan anordning för säkerställande av navigeringen till och från hamnen, såsom ett överlåtande av den ifrågavarande lotsningen å särskild hamnlots, samtidigt med indragningen komme till stånd.

Kommerskollegii sjötekniske konsulent yttrade i avgiven promemoria följande:

Inloppet till Degerhamn vore rakt och väl utprickat. En fartygsbefälhavare, som vid något tidigare tillfälle besökt hamnen, borde därför utan svårighet kunna navigera sitt fartyg in genom inloppsrännan. För den med inloppet helt obekante måste det däremot anses förenat med en viss risk att ingå i en så trång inloppsränna, särskilt under ogynnsamma väderleksförhållanden.

Efter passerandet av vågbrytarna till hamnen vore emellertid svårigheterna för ankommande fartyg att navigera betydligt större. Södra delen av hamnen vore nämligen visserligen omkring 260 meter bred men endast omkring 100 meter av bredden hade samma djup som inloppsrännan och särskilt den sydostliga delen vore grund. Den mellersta och norra delen av hamnen vore ännu trängre och grundare än den södra. Det syntes vara uppenbart, att fartygsbefälhavare, även om de vore förtrogna med inloppet, icke noggrannare kunde känna djupförhållandena i hamnen, och att till följd därav fara för grundstötningar i hamnen ofta kunde inträffa, särskilt då hamnen vore fullbelagd av fartyg, vilket enligt lotsstyrelsens utsago ofta inträffade.

Konsulenten kunde därför av anförda skäl icke tillstyrka indragning av ifrågavarande lotsplats, så framt icke hamnlots anställdes, vilken vid påfordran bleve skyldig att möta fartyg utanför inloppsrännan.

Kommerskollegium funne sig för sin del icke kunna tillstyrka, att lotsplatsen indroges, så framt icke även vid en dylik indragning sjöfartens berättigade intresse av framkomstmöjlighet under alla förhållanden utan särskilda risker, som bland annat i sjötekniske konsulentens yttrande avsåges, kunde fullt nöjaktigt tillgodoses. Det syntes få ankomma på lotsstyrelsen att därutinnan verkställa närmare utredning samt att avgiva det förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

I anledning av vad kommerskollegium anfört remitterades ärendet till *lotsstyrelsen* för förnyat utlåtande, däri styrelsen yttrade:

Efter övervägande av vad i kommerskollegii utlåtande och i övrigt i ärendet anförts finge lotsstyrelsen, som funne kravet på tillgång till lots i Degerhamn för lotsning från och till sjön icke kunna nöjaktigt tillgodoses genom anställande av

annan lots än kronolots, med återkallande av sin framställning i ämnet den 25 juli 1929 hemställa, att ärendet icke måtte för det dåvarande föranleda till någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

I enlighet härmed fann *Kungl. Maj:t* genom beslut den 31 december 1929 den gjorda framställningen icke för det dåvarande föranleda någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd.

Organisationsnämnden:

Vid denna lotsplats, där praktiskt taget icke förekomma andra lotsningar än från sjön till Degerhamn eller tvärtom, lotsades under tiden 1924—1929 i allmänhet omkring 120 à 130 fartyg årligen. År 1930 steg antalet lotsade fartyg till 148 — maximum för år räknat under perioden 1924—1933 — men därefter har lotsningsfrekvensen vid platsen undergått en successiv minskning. Antalet lotsade fartyg utgjorde sålunda under vart och ett av åren 1931—1933 blott respektive 85, 60 och 35. Enligt vad organisationsnämnden inhämtat av lotsförmannen vid lotsplatsen är den avsevärda försämring, som lotsningsfrekvensen därstädes sedan några år tillbaka undergått, beroende dels på, att Degerhamns kalkbruk och tegelbruk nedlagts, dels ock därpå, att segelfartygen i allt större utsträckning ersättas av eller förvandlas till motorfartyg. Dessas befälhavare anse sig icke behöva lotsbiträde för angörande av Degerhamn eller utlöpande därifrån. Då något återupptagande av driften vid kalk- och tegelbruken icke kommer att äga rum — bruksbyggnaderna äro rivna — samt motoriseringen fortsätter, torde ingen återhämtning av lotsningsfrekvensen vid platsen vara att emotse utan snarare en fortsatt nedgång. Ifrågavarande lotsplats synes alltså under tiden efter Kungl. Maj:ts beslut den 31 december 1929 hava mistat större delen av sin betydelse. Organisationsnämnden anser därför, att tillräckliga skäl för lotsplatsens bibehållande numera icke äro för handen, utan förordar, att indragning av platsen sker. En höjning av lotsfrihetsgränsen till 100 ton synes, därest platsen bibehålles, komma att utgöra ytterligare en faktor av beskaffenhet att verka nedpressande på dess lotsningsfrekvens. Av de år 1933 vid lotsplatsen lotsade 35 fartygen utgjordes sålunda omkring en fjärdedel av lotspliktiga fartyg under 100 ton. Beträffande de vid platsen årligen influtna lotspenningarna, vilka under tiden 1924—1930 växlat mellan belopp av omkring 1300 kronor och belopp av omkring 1700 kronor, hava desamma under de tre senast förflutna åren sjunkit till belopp av respektive cirka 1100, 800 och 600 kronor. Statsverkets inkomster från platsen — 60 % av lotspenningarna — äro alltså särskilt numera ytterst obetydliga.

Av vad som i ärendet framhållits rörande navigeringen vid angörande av eller utlöpande från Degerhamn har nämnden, såsom av det förut anförda torde framgå, icke kunnat finna sådana svårigheter därutinnan vara för handen, att trots den ringa lotsningsfrekvens, varom nu-

mera synes kunna bliva fråga, ett bibehållande av lotsplatsen är befogat. Vad särskilt angår förhållandena inom hamnen vill nämnden framhålla, att dessa, enligt vad lotsförmannen upplyst, hava avsevärt förbättrats genom under åren 1928 och 1929 utförda muddringsarbeten och kajläggningar. Dessutom får nämnden erinra om, att den omständigheten, att vid den minskade sjöfarten å orten fartygsbeläggningen i hamnen i allmänhet icke torde vara av sådan omfattning som förut, bör vara av natur att medföra större lätthet att navigera därstädes.

Avlöningsminskning genom indragning av 1 lotsförmans- och 1 båtbiträdesbefattning: 3 720 kronor (2 580 + 1 140).

Södra lotsdistriktet.

Långörens lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförmän, 3 lotsar, 2 extralotsar.

Lotsarna uppassa vid Långören och Inlängan samt emottaga från sjön kommande fartyg utanför yttre grunden och inomskärs gående strax innanför Långören. Lotsuppassning äger icke rum under mörker.

Den största lotsningsfrekvensen vid denna lotsplats under tiden 1924—1933 förekom år 1932 med 64 lotsade fartyg. Eljest har under nämnda tioårsperiod årliga antalet lotsade fartyg utgjort omkring 30 à 50. De vid lotsplatsen förekommande lotsningarna, som i regel äro mycket korta, avse mestadels vägledning av mindre segelfartyg, som vid rundande av sydöstra udden av Blekinge begagna sig av de förefintliga inomskärslederna. Särskilt synes vara fråga om norrifrån kommande fartyg, vilka skola fortsätta sin färd västerut. Övervägande delen av de lotsade fartygen utgöras av icke lotspliktiga fartyg.

Lotsningsfrekvensen vid denna lotsplats har alltså sedan länge varit obetydlig, och i den mån segelfartygen bliva alltmera fåtaliga, torde en ytterligare nedgång i förevarande hänseende vara att emotse. På grund härav synes kunna ifrågasättas, huruvida tillräckliga skäl för ett bibehållande av lotsplatsen numera äro för handen. I detta sammanhang må nämnas, att lotspenninginkomsten därstädes är synnerligen ringa; sålunda hava de under perioden 1924—1933 årligen influtna lotspenningarna utgjort högst 885 kronor, nämligen år 1927, och eljest i regel stannat vid belopp av omkring 400 à 500 kronor. Med hänsyn till det krav på tillgång till lotsbiträde i förevarande delvis svårnavigabla farvatten, som av segelsjöfarten ännu så länge torde kunna med något fog göras gällande, har likväl organisationsnämnden icke ansett sig böra för närvarande förorda indragning av lotsplatsen. På grund av föreliggande omständigheter synes dock frågan därom böra inom jämförelsevis kort tid upptagas till förnyad prövning.

Av vederbörande lotsdagböcker framgår emellertid, att lotsningarna vid Inlängans uppassningsställe uppgå till endast ett 10-tal om året. Enligt

organisationsnämndens mening kan därför ett bibehållande av detta upppassningsställe icke anses ens tillsviðare i erforderlig grad påkallat. Fordringarna på lotsbiträde i ifrågavarande farvatten, i den mån desamma anses böra föranleda till bibehållande av lotsplats därstädes, synas kunna tillgodoses genom den ej avlägset från Inlängan anordnade lotsuppassningen vid Långören. Nämnden föreslår därför, att lotsuppassningen vid Inlängan slopas, varvid indragning av 2 lotsbefattningar och 1 extralotsbefattning kan äga rum.

Avlöningssminskning genom indragning av 2 lotsbefattningar och 1 extralotsbefattning: 7 050 kronor ($2 \times 2\,688 + 1\,674$).

Aspö lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 överlots, 6 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 båtbiträde.

Lotsarna uppassa vid lotsplatsen och emottaga från sjön kommande fartyg utanför grunden. Dessutom är för fartyg, gående från Karlskrona, lotsuppassning anordnad vid Kungshall i nämnda stad.

Under tiden 1924—1928 lotsades vid denna lotsplats årligen omkring 500 à 550 fartyg, dock att under år 1926 antalet lotsade fartyg utgjorde blott något över 400. År 1929 uppgick antalet fartyg, för vilka lots anlidades, till 582, men därefter har en successiv nedgång i lotsningsfrekvensen ägt rum. Sålunda lotsades under vart och ett av åren 1930—1933 respektive 475, 393, 347 och 276 fartyg. Av lotsdagböckerna framgår, att de förekommande lotsningarna i regel avse jämförelsevis korta avstånd. Mestadels äga lotsningarna rum från sjön vid Aspö till Karlskrona eller tvärtom, ett avstånd av 8 latitudminuter.

Den under de senare åren fortgående minskningen i lotsningsfrekvensen är enligt uppgift av överlotsen vid platsen beroende delvis av den allmänna depressionen inom sjöfarten men i än högre grad av, att stenindustrien inom den blekingska skärgården varit praktiskt taget nedlagd. Med en allmän förbättring av läget inom näringslivet torde väl viss återhämtning av lotsningsfrekvensen vid platsen vara att emotse. Enligt organisationsnämndens mening synas dock skäl vara att antaga, att antalet för närvarande lotsplatsen tilldelade ordinarie lotsbefattningar, vilket för nu rådande förhållanden uppenbarligen är för högt, jämväl är större än vad tjänstgöringen framdeles kommer att påkalla. Förutsättningarna för ett större uppsving inom stenindustrien med åtföljande mera betydande ökning av skeppningar av sten torde vara ogynnsamma. För väg- och gatubeläggningar användes i allt större utsträckning annat material än sten. Vidare må framhållas, hurusom ett höjande av lotsfrihetsgränsen i sin mån torde komma att medföra lindring i arbetsbördan vid platsen. Antalet därstädes lotsade lotspliktiga fartyg under 100 ton utgjorde år 1927 ett 100-tal och år 1933 ett 60-tal. Av vad förut anförts framgår, att för de vid platsen förekommande lotsningarna och därav

föranledda färder icke torde kunna anses i regel krävas mera avsevärd tid. På grund av vad sålunda i skilda hänseenden framhållits, hyser nämnden den uppfattningen, att, utan att berättigade klagomål från sjöfartens sida eller personalhåll däremot synas kunna resas, indragning av 2 lotsbefattningar torde kunna företagas. Emellertid lära förhållandena vid platsen böra föranleda till, att efter de två lotsbefattningarnas slopande anställning sker av ytterligare 1 icke-ordinarie befattningshavare. Härvid vill nämnden särskilt erinra om förekommande vaktgöring, vilken vid båda upppassningsställena pågår dygnet om. Nämnden föreslår, att den nye icke-ordinarie befattningshavaren erhåller ställning som extralots med det mindre extralotsarvodet. Enligt vad nämnden inhämtat verkställas, när så av omständigheterna anses påkallat, lotsningar jämväl av överlotsen.

Avlöningsminskning genom indragning av 2 lotsbefattningar med inrättande dock av 1 extralotsbefattning, förenad med det mindre extralotsarvodet: 4 662 kronor ($[2 \times 3\,234] - 1\,806$).

Arpö lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 1 lots, 1 båtbiträde.

Lotsarna uppassa vid lotsplatsen, som är belägen å Hasselö, och emottaga från sjön kommande fartyg utanför yttre grunden samt inomskärs gående fartyg mitt för lotsplatsen. Lotsupppassning äger icke rum under mörker.

Under tiden 1924—1929 utgjorde årliga antalet lotsade fartyg lägst 39 (år 1926) och högst 81 (år 1927). År 1930 steg lotsningsfrekvensen vid platsen till 95 fartyg, men under vart och ett av de tre senast förflutna åren hava därstädes lotsats fartyg till antal av blott respektive 58, 24 och 9. De vid lotsplatsen förekommande lotsningarna utgöras i flertalet fall av tämligen korta lotsningar i skärgården sydost och söder om Karlskrona. Platsen har sin betydelse huvudsakligen för den sjöfart, som äger samband med stenindustrien inom ifrågavarande skärgård. Den under de senare åren inträdda nedgången i lotsningsfrekvensen är nästan uteslutande beroende på minskning i skeppningarna av sten.

De vid lotsplatsen årligen influtna lotspenningarna utgjorde under tiden 1924—1929 i allmänhet mellan 1 000 och 2 000 kronor. År 1930 steg lotspenninguppbörden till något över sistnämnda belopp; därefter har densamma alltjämt sjunkit och uppgick år 1933 till blott cirka 150 kronor.

Enligt organisationsnämndens mening kunna tillräckliga skäl icke anses förefinnas för ett bibehållande av lotsplatsen. Jämväl sedan åtskillig tid före år 1931 — det år, från och med vilket den nuvarande nedgången i verksamheten vid platsen härleder sig — har platsens lotsningsfrekvens i regel varit jämförelsevis ringa och lotspenningarna uppgått till små belopp. Visserligen torde farvattnen inom platsens lots-

ningsområde till en del vara svårnavigabla, särskilt vid ogynnsamma väderleksförhållanden och för fartygsbefälhavare, vilka sakna närmare kännedom om de ifrågavarande vattnen. Med hänsyn härtill synes den nuvarande möjligheten att utan onödig omgång erhålla biträde av lots för vägledning därstädes åtminstone delvis tillsvidare böra bevaras. Nämnden anser emellertid, att denna fråga kan på ett tillfredsställande sätt lösas därigenom, att i den mån, så må befinnas erforderligt och lämpligt, vid platsen förekommande lotsningar övertagas av de i närheten belägna Gökalvs och Aspö lotsplatser. I anslutning till vad sålunda anförts förordar organisationsnämnden, att Arpö lotsplats indrages, och att därvid viss utökning av lotsningsområdena för Gökalvs och Aspö lotsplatser må äga rum. Härav torde icke behöva föranledas några personalökningar vid sistnämnda båda lotsplatser. Vid Gökalvs lotsplats äro anställda 1 lotsförman, 3 lotsar och 2 båtbiträden. Frågan om personalbeståndet vid Aspö lotsplats har förut behandlats.

Avlöningsminskning genom indragning av 1 lotsförmans-, 1 lots- och 1 båtbiträdesbefattning: 6 462 kronor (2 700 + 2 574 + 1 188).

Tärnö lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 1 lots, 1 båtbiträde.

Lotsuppassningsställe är Tärnö. Från sjön kommande fartyg emottagas utanför grunden, inomskärs gående fartyg i farleden. Lotsuppassning äger icke rum under mörker.

Vid denna lotsplats lotsades under tiden 1924—1929 i allmänhet omkring 100 fartyg årligen. Efter sistnämnda år har platsens lotsningsfrekvens sjunkit, och antalet fartyg, för vilka lots anlåtats, har under vart och ett av de senaste fyra åren utgjort respektive 72, 31, 25 och 44. De vid lotsplatsen influtna lotspenningarna, vilka under tiden 1924—1930 i regel uppgingo till omkring 2 000 kronor om året (lägst 1 636 kronor, nämligen år 1930), hava därefter utgjort, 1931 1 100 kronor, 1932 500 kronor och 1933 1 300 kronor, allt i runda tal.

Vid lotsplatsen verkställas lotsningar bland annat från Tärnö eller sjön vid Tärnö till Karlshamn. I övrigt har platsen sin största betydelse för sjöfarten på vissa å fastlandet norr och nordost om Tärnö befintliga hamnar — särskilt Matvik, Guövik och Järnavik — varifrån sten utskeppas. Nedgången i lotsningsfrekvensen torde sammanhänga huvudsakligen med minskningen i stenskeppningarna. Tärnö lotsplats är belägen omkring 6 latitudminuter från Karlshamns lotsplats. Alla från Karlshamn förekommande utlotsningar, alltså även till Tärnö eller sjön vid Tärnö, verkställas av de i staden stationerade lotsarna. Dessa ombesörja jämväl inlotsningarna från sjön till staden, utom beträffande de fartyg, som för sådant ändamål före mötet med Karlshamnslotsarna tagit i anlåtande lots från Tärnö lotsplats. Organisationsnämnden kan för sin del icke finna annat, än att det måste anses ligga nära till hands,

att all inlotsning till Karlshamn ombestyres av Karlshamnslotsarna. Något men för sjöfarten synes därigenom icke behöva uppstå. Nämnden vill i detta sammanhang nämna, att, enligt vad uppgivits, ej sällan inträffar, att lotssökande, Tärnö lotsplats passerande fartyg på väg till Karlshamn under tiden för Tärnölotsarnas utresa från lotsuppassningen omhändertagas av Karlshamnslotsarna, varefter dessa verkställa inlotsningen till staden. Lotsbiträde åt sjöfarten på ovannämnda norr och nordost om Tärnö, ej långt från Karlshamn belägna hamnar bör kunna i erforderlig grad lämnas av Karlshamnslotsarna, som redan nu verkställa inlotsningarna från sjön vid Karlshamn till Matvik. Någon större efterfrågan på lots för detta ändamål torde under alla omständigheter icke vara att emotse.

Av det anförda framgår, att verksamheten vid Tärnö lotsplats, där under senare år lotsningsfrekvensen varit särskilt ringa, jämväl dessförinnan varit av förhållandevis liten omfattning. Enligt organisationsnämndens mening kan, i betraktande jämväl därav att åtminstone den viktigaste delen av platsens lotsning synes kunna utan olägenhet övertagas av Karlshamn lotsplats, tillräcklig anledning icke anses förefinnas för upprätthållande å Tärnö av en självständig lotsplats. Tärnö lotsplats synes under segelfartygens tid hava haft viss betydelse såsom säkerhetsanstalt, varifrån i förekommande fall nödställda fartyg kunde erhålla hjälp av lots. Numera torde dock icke heller av sådant skäl ett bibehållande av platsen kunna anses påkallat. Organisationsnämnden vill alltså förorda, att Tärnö lotsplats indrages, och att, i den mån så må befinnas erforderligt och lämpligt, dess lotsning överlåtes till Karlshamns lotsplats.

Härav synes icke erfordras någon utökning av den vid Karlshamns lotsplats för närvarande anställda personalen, bestående av 1 lotsförman, 3 lotsar och 1 extralots. De nytillkommande lotsningarna komma under varje förhållande att utgöras av ett relativt fåtal och bliva, liksom i allmänhet nu är fallet beträffande lotsningarna vid Karlshamns lotsplats, i regel korta. Vidare är i detta sammanhang att framhålla, att en stor del — 1927 och 1933 omkring $\frac{1}{3}$ — av de vid Karlshamns lotsplats lotsade fartygen utgöras av lotspliktiga fartyg under 100 ton. Ett höjande av lotsfrihetsgränsen kommer därför sannolikt att i avsevärd grad verka hämmande å lotsningsfrekvensen vid denna lotsplats. Någon svårighet för den nuvarande personalen vid Karlshamns lotsplats att medhinna den ytterligare lotsning, varom här är fråga, torde alltså icke uppstå.

Avlöningsminskning genom indragning av 1 lotsförmans-, 1 lots- och 1 båtbiträdesbefattning: 6 744 kronor (2 820 + 2 688 + 1 236).

Pukaviks lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 1 båtbiträde.

Den största lotsningsfrekvensen vid denna lotsplats under perioden

1924—1933 förekom åren 1924 och 1925; vart och ett av dessa år anlätades därstädes lots för omkring 50 fartyg. Efter en nedgång år 1926 steg ånyo antalet lotsade fartyg till cirka 40 under vartdera av åren 1927 och 1928, men därefter har platsens lotsningsfrekvens undergått en avsevärd försämring. Under vart och ett av de senast förflutna fem åren lotsades sålunda där respektive 30, 7, 4, 11 och 4 fartyg. Lotsningarna utgöras så gott som uteslutande av korta lotsningar mellan sjön och Pukavik eller sjön och ett fåtal i lotsplatsens närhet liggande andra mindre orter. Den ifrågavarande sjöfarten avser huvudsakligen skeppningar av sten.

De vid platsen årligen influtna lotspenningarna hava under tiden 1924—1933 växlat mellan belopp av omkring 600 kronor (år 1925) och belopp understigande 50 kronor (åren 1931 och 1933).

Jämväl före den under de senare åren inträdda minskningen i stenskeppningarna har, såsom av det föregående framgår, verksamheten vid lotsplatsen varit av liten omfattning. Vid ett bibehållande av platsen skulle uppenbarligen jämväl i fortsättningen en mycket ringa lotsningsfrekvens vara att emotse. Med hänsyn härtill kan enligt nämndens mening behovet av att hava lotspersonal stationerad å ifrågavarande ort icke anses göra sig gällande med sådan styrka, att ett upprätthållande i fortsättningen av platsen kan befinnas tillräckligt motiverat. Organisationsnämnden förordar därför lotsplatsens indragning. Ett höjande av lotsfrihetsgränsen till 100 ton komme att utgöra en faktor av beskaffenhet att hålla lotsningen vid platsen inom ännu snävare gränser än eljest. Lotsningsområdets hänförande, helt eller delvis, till lotsledsförteckningen för annan lotsplats, därvid Karlshamns lotsplats skulle i första rummet ifrågakomma, synes, såvitt nämnden kan bedöma, icke erforderligt vid den föreslagna indragningen.

Avlöningsminskning genom indragning av 1 lotsförmans- och 1 båtbiträdesbefattning: 3 888 kronor (2 700 + 1 188).

Sölvesborgs lotsplats (2:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 2 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 båtbiträde.

Årliga antalet av de fartyg, för vilka under tiden 1924—1933 lots anlätats vid lotsplatsen, har utgjort i stort sett omkring 400, dock att lotsningsfrekvensen alltsedan 1928, då maximum under berörda period nåddes med 464 fartyg, befunnit sig i sjunkande. År 1933 lotsades sålunda vid platsen endast 333 fartyg. Praktiskt taget förekomma inga andra lotsningar än från Sölvesborg till sjöss eller tvärtom, därvid den lotsade distansen i allmänhet utgör enligt beräkning 4 latitudminuter.

De vid lotsplatsen under perioden 1924—1933 årligen influtna lotspenningarna hava uppgått till belopp av omkring 8 000 å 11 000 kronor.

Organisationsnämnden anser icke, att i anseende till personalens storlek, omfattningen av lotsningen med därav inflytande jämförelsevis låga lotspenningbelopp eller omständigheterna i övrigt ett hänförande av lotsplatsen till högre klass än den lägsta är påkallat. Nämnden förordar alltså, att platsen nedflyttas till 3:e klass. Härvid är även att erinra om den inskränkning i verksamheten vid platsen, som kan vara att förvänta genom ett höjande av lotsfrihetsgränsen till 100 ton. Vid platsen lotsade, lotspliktiga fartyg av en dräktighet av högst nämnda tontal utgjorde t. ex. under vart och ett av åren 1927 och 1933 mellan 100 och 150. Lotspenningarna för fartygen under 100 ton uppgingo under vardera av nämnda två år till något över 1 000 kronor.

Det synes organisationsnämnden vara åtminstone antagligt, att, därest lotsfrihetsgränsen höjes till 100 ton, den nuvarande personalen icke i sin helhet blir för tjänstgöringen vid platsen erforderlig. Under förutsättning av berörda ändring i lotspliktsbestämmelserna skulle därför indragning av den ena av lotsbefattningarna eventuellt kunna äga rum. Av vederbörande inom lotsstyrelsen har emellertid framhållits, att inseslingen till Sölvesborg kunde särskilt under ogynnsamma väderleksförhållanden erbjuda vissa svårigheter ur navigeringssynpunkt. Det vore under sådant förhållande förenat med jämförelsevis hög grad av vansklighet att på förhand bedöma den nedgång i lotsningsfrekvensen vid platsen, som kunde föranledas av ifrågavarande utsträckning av lotsfriheten. Därtill komme, att personalantalet för närvarande vore i det närmaste så lågt, som med hänsyn till vaktgöring och båttjänst kunde över huvudtaget ifrågakomma, i anledning varav för inskränkning i personalbeståndet erfordrades en avsevärd minskning i lotsningen. På grund av anförda omständigheter har organisationsnämnden ansett sig böra avstå från att nu framlägga förslag om personalindragning vid platsen utan vill endast förorda, att frågan därom upptages till prövning, om lotsfrihetsgränsen höjes, och sedan erfarenhet därav vunnits.

Avlöningsminskning vid 1 lotsförmansbefattning och 2 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 3:e klass: 564 kronor ([3 012 — 2 700] + 2 [2 700 — 2 574]).

Åhus lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 3 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots, 1 båttbiträde.

Lotsarna uppassa vid lotsplatsen och möta från sjön kommande fartyg utanför yttre grunden.

År 1933 lotsades vid denna lotsplats 500 fartyg, och under den övriga delen av perioden 1924—1933 har den årliga lotsningsfrekvensen mestadels hållit sig omkring nämnda fartygsantal. Förekommande lotsningar verkställas i regel från Åhus till sjön eller tvärtom och försiggå därvid i allmänhet i lotsleder av en längd av 6 à 8 latitudminuter.

Det förefaller organisationsnämnden, som om, därest lotsfrihetsgränsen höjes till 100 ton, en inskränkning i platsens nuvarande personalbestånd blir motiverad. Av de därstädes lotsade fartygen torde nämligen i allmänhet en väsentlig del utgöras av lotspliktiga fartyg med en dräktighet av högst 100 ton. Antalet dylika fartyg uppgick sålunda år 1927 till omkring 100 och år 1933 till närmare 200. Det må framhållas, att huvudinloppet till Åhus är rakt, och att i detsamma är väl sört med avseende å såväl utprickning som fyrbelysning. Med hänsyn härtill finner nämnden övervägande skäl tala för sannolikheten av, att efter en höjning av lotsfrihetsgränsen ett stort antal av de fartyg, vilka därigenom bliva lotsfria, kommer att vid angörande av Åhus eller utlöpande därifrån begagna sig av den möjlighet att undgå erläggande av lotsavgifter, som sålunda erbjuder sig, och alltså gå utan lots. Det synes nämnden vara berättigat att räkna med, att på grund av härigenom uppkommande nedgång i lotsningsfrekvensen en av lotsbefattningarna kommer att bliva obehövlig. Nämnden förordar alltså, att, om lotsfrihetsgränsen höjes till 100 ton, 1 lotsbefattning vid lotsplatsen indrages. Organisationsnämnden vill härvid jämväl erinra därom, att, såsom av det förut anförda framgår, de vid platsen förekommande lotsningarna mestadels äro tämligen korta.

Dessutom får nämnden som sin mening framhålla, att den nuvarande placeringen i 1:a klass synes för hög. Utan hänsyn till frågan om lotsfrihetsgränsens höjning torde därför nedflyttning till 2:a klass böra äga rum. Utöver förut lämnade uppgifter angående personalbestånd, lotsningsfrekvens m. m. må i detta sammanhang nämnas, att de vid platsen årligen influtna lotspenningarna under perioden 1924—1933 i allmänhet hållit sig vid belopp av omkring 20 000 å 25 000 kronor, därav något eller några tusental kronor från fartyg under 100 ton.

Avlöningsminskning dels genom indragning av 1 lotsbefattning, dels ock vid 1 lotsförmansbefattning och 2 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 2:a klass: 3 540 kronor (2 856 + [3 384 — 3 012] + 2 [2 856 — 2 700]).

Öresunds södra lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 överlots, 6 lotsar.

Lotsarna äro bosatta i Skanör men uppassa å fyrskeppet Falsterborev. Om fyrskepp tillfälligtvis ej skulle vara förlagt å stationen, sker uppässningen i Trälleborg.

Öresund anses såsom öppen sjö. Den lotsning i Öresund, som icke utgöres av inlotsning i eller utlotsning ur hamnarna, plägar sammanfattas under benämningen Öresundslotsningen och är i väsentliga delar reglerad genom internationella överenskommelser, särskilt mellan Sverige och Danmark. För det huvudsakliga innehållet i dessa kommer organisationsnämnden att i det följande redogöra i samband med granskningen

av förhållandena beträffande Öresunds norra lotsplats och Höganäs lotsplats.

Öresunds södra lotsplats har att för Sveriges del ombesörja Öresunds-lotsningen, såvitt angår söderifrån kommande fartyg.

Under tiden 1924—1928 utgjorde årliga antalet lotsade fartyg lägst 182 (vart och ett av åren 1926 och 1927) samt högst 417 (år 1924). År 1929 lotsades 324 fartyg. Därefter har lotsningsfrekvensen sjunkit och sålunda under vartdera av åren 1930—1933 utgjort respektive 173, 167, 124 och 106 fartyg. De under tiden 1924—1928 årligen influtna lotspenningarna växlade från cirka 22 000 kronor (år 1926) till cirka 53 000 kronor (år 1924). Lotspenninginkomsten uppgick år 1929 till ungefär 45 000 kronor och har under vart och ett av de senaste fyra åren utgått med respektive cirka 21 000, 18 000, 15 000 och 15 000 kronor.

Frågan om behovet av personal vid lotsplatsen lärer få ses väsentligen ur den synpunkten, att platsen med hänsyn till sin uppgift torde böra vara försedd med personal, tillräcklig jämväl under ogynnsamma omständigheter. Lotsplatsen torde hava en mera framträdande beredskapskaraktär än lotsplatserna i allmänhet. Sin största betydelse har platsen under stränga vintrar. När svåra isförhållanden råda i Öresund, samt till följd därav prickarna och eventuellt andra flytande säkerhetsanstalter äro borta från sina platser, taga de flesta fartyg lots för vägledning i farvattnet. Lotsningarna vid platsen avse mestadels långa distanser.

Emellertid anser organisationsnämnden, att tjänstgöringen vid lotsplatsen icke kan anses kräva en större personal än sammanlagt 6 befattningshavare. Nämnden föreslår därför, att 1 lotsbefattning indrages.

Vidare finner icke nämnden personalens storlek, lotspenninguppbörden och övriga omständigheter motivera en överlotsbefattning vid lotsplatsen. Denna befattning bör alltså enligt nämndens mening indragas och ersättas med en lotsförmansbefattning (jämför Öresunds norra lotsplats).

Avlöningsminskning dels genom indragning av 1 lotsbefattning, dels ock genom utbyte av överlotsbefattningen mot lotsförmansbefattning: 3 072 kronor ([2 856] + [3 600—3 384]).

Limhamns lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 4 lotsar (därav 2 på förordnande), 2 båtbiträden.

Lotsarna uppassa vid Limhamn och Klagshamn samt möta från sjön kommande fartyg på redde.

Årliga lotsningsfrekvensen vid denna lotsplats, för vilken inga andra lotsleder finnas upptagna än de till 4 latitudminuter beräknade lederna från sjön vid Limhamn till Limhamn eller tvärtom och från sjön vid Klagshamn till Klagshamn eller tvärtom, har under tiden 1924—1933 utgjort i allmänhet omkring 700 à 800 fartyg.

Vidkommande frågan om lotsplatsens personalbestånd må till en början

framhållas, att underlaget för praktiskt taget all på Klagshamn bedrivna sjöfart utgöres av den cementfabrikation och kalkstensbrytning, som bedrivs av Klagshamns cementverks aktiebolag. Bolaget torde emellertid eventuellt komma att inom icke avlägsen tid helt upphöra med sin verksamhet. Därest så sker, och annan sjöfart av betydelse icke i stället tillkommer, skulle icke längre komma att förefinnas något behov av den i Klagshamn nu anordnade lotsuppassningen, vid vilken hittills i allmänhet tjänstgjort en av lotsarna och det ena av båtbiträdena. Organisationsnämnden föreslår därför, att under angivna förutsättningar indragning sker av såväl lotsuppassningen i fråga som 1 lotsbefattning och 1 båtbiträdesbefattning.

Ytterligare en faktor av beskaffenhet att verka minskande på personalbehovet vid lotsplatsen synes emellertid komma att utgöras av lotsfrihetsgränsens höjande till 100 ton, därest en sådan åtgärd kommer till stånd. Vid lotsuppassningen i Limhamn torde nämligen hittills i allmänhet en avsevärd del av de lotsade fartygen haft en dräktighet av högst 100 ton och varit lotspliktiga. Så t. ex. lotsades vid lotsplatsen år 1933 närmare 300 fartyg av förevarande storleksordning, därvid nästan samtliga ifrågavarande fartyg voro lotspliktiga, och flertalet var att hänföra till lotsuppassningen i Limhamn. Angående lotsuppassningen i Klagshamn må i detta sammanhang nämnas, att totala antalet lotsade fartyg därstädes i regel uppgått till endast något över 100 om året. Navigeringen till och från Limhamn kan visserligen på grund av rådande hamnförhållanden medföra vissa svårigheter för större fartyg, men för mindre fartyg torde så i allmänhet icke vara fallet. Det må framhållas, att det under perioden 1924—1933 i stor utsträckning förekommit, att särskilt mindre fartyg, som varit skyldiga att vid lotsplatsen anlita lots, ej gjort detta men dock erlagt både lotspenningar och hemväggersättning. Vid uppassningen i Limhamn utgjorde antalet dylika fartyg under vart och ett av åren 1928—1932 omkring 200; år 1933 nedgick antalet till cirka 50. Anledningen till att ifrågavarande fartyg trots erläggande av fulla lotsavgifter likväl gått utan lots, har givetvis i de allra flesta fallen varit att söka däri, att vederbörande befälhavare icke ansett förhållandena vare sig i hamnen eller till sjöss påkalla biträde av lots för vägledning in till Limhamn eller ut därifrån. Enligt nämndens mening finnes ingen anledning att antaga annat än att, om lotsfrihetsgränsen höjes till 100 ton, de därigenom lotsfria fartygen vid resor på Limhamn i regel icke komma att i lotsleden från sjön till denna ort eller motsatta riktningen använda sig av lotsbiträde. Härav föranledd minskning i lotsningsfrekvensen torde bliva av sådan omfattning, att på grund därav en inskränkning i lotsplatsens personalbestånd bör äga rum. Nämnden föreslår därför, att, om ifrågavarande ändring i lotspliktsbestämmelserna vidtages, indragning — oberoende av förut här ovan föreslagen personalindragning — av 1 lotsbefattning vid platsen må komma till stånd. Jämväl den omstän-

digheten, att förekommande lotsningar i regel taga kort tid i anspråk, bör i detta sammanhang beaktas.

Vad slutligen beträffar spørsmålet om lotsplatsens klassificering anser nämnden, att nedflyttning till 2:a klass bör äga rum. De årligen influtna lotspenningarna hava under perioden 1924—1933 utgjort lägst mellan 18 000 och 19 000 kronor (år 1924), högst mellan 37 000 och 38 000 kronor (år 1929) och eljest i regel omkring 26 000 à 28 000 kronor. Den omständigheten, att lotspenninguppbörden icke uppgått till större belopp, sammanställd med övriga lotsplatsens storlek rörande förhållanden, talar enligt nämndens åsikt för att den nuvarande placeringen i klass är för hög. Icke heller av andra skäl är ett hänförande till 1:a klass motiverat.

Avlöningsminskning dels genom indragning av 2 lotsbefattningar och 1 båtbiträdesbefattning, dels ock vid 1 lotsförmansbefattning och 2 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 2:a klass: 8 880 kronor ($2 \times 3\,360 + 1\,380 + [3\,960 - 3\,540] + 2 [3\,360 - 3\,180]$).

Malmö lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 överlots, 9 lotsar (därav 3 på förordnande), 2 båtbiträden.

Lotsarna uppassa vid hamnen och å fyrskeppet Malmö redd samt möta från sjön kommande fartyg, som ej kunnat erhålla lots från fyrskeppet, å redde.

Den årliga lotsningsfrekvensen under tiden 1924—1933 har hållit sig vid omkring 2 000 fartyg. De flesta lotsningarna utgöras av inlotsningar till och utlotsningar från Malmö, en distans av beräknade 4 latitudminuter.

Lotsningarna taga således i allmänhet endast kort tid i anspråk. Verkställd undersökning har också givit vid handen, att, även om vaktgöringen är tämligen omfattande, hela den nuvarande personalen dock icke kan anses erforderlig för tjänstgöringen vid lotsplatsen. Nämnden föreslår därför, att 1 av lotsbefattningarna indrages.

Genom höjning av lotsfrihetsgränsen till 100 ton synes lotsningsfrekvensen kunna beräknas minskas med inemot 10 procent.

Avlöningsminskning genom indragning av 1 lotsbefattning: 3 360 kronor.

Landskrona lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 3 lotsar, 1 båtbiträde.

Vid ifrågavarande lotsplats, där uppässning under mörker icke äger rum, förekomma endast sällan andra lotsningar än ut- och inlotsningar mellan Landskrona och sjön, vilken lotsled har en beräknad längd av 4 latitudminuter. Årliga antalet lotsade fartyg utgjorde under tiden 1924—1930 omkring 600 à 700 men har sedermera sjunkit därunder. År 1933

t. ex. lotsades vid platsen blott något mer än 400 fartyg. De under perioden 1924—1933 årligen influtna lotspenningarna hava uppgått till belopp av lägst omkring 20 000 kronor och högst omkring 26 000 kronor.

Enligt organisationsnämndens mening är lotsplatsen icke av den storlek, och äro förhållandena i övrigt icke heller sådana, att giltig anledning för platsens hänförande till 1:a klass föreligger, varför nämnden föreslår nedflyttning till 2:a klass.

Avlöningsminskning vid 1 lotsförmansbefattning och 3 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 2:a klass: 930 kronor ([3 816 — 3 408] + 3 [3 234 — 3 060]).

Råå lotsplats (2:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 2 lotsar.

Lotsarna uppassa vid Råå för såväl hamnen därstädes som Kopparkerkshamnen i Hälsingborg samt möta från sjön kommande fartyg å redde. Lotsuppassning äger icke rum under mörker.

I lotsledsförteckningen för denna lotsplats finnas upptagna endast följande lotsleder, alla av en beräknad längd av blott 4 latitudminuter, nämligen från Råå till sjöss, från Råå till Kopparkerkshamnen och från Kopparkerkshamnen till sjöss eller — i samtliga fallen — tvärtom. Av vederbörande lotsdagböcker framgår, att praktiskt taget all lotsning vid platsen utgöres av in- eller utlotsning till eller från dessa hamnar och av lotsning mellan dem. Den mesta lotsningen äger rum vid Kopparkerkshamnen. Under tiden 1924—1930 utgjorde årliga antalet fartyg, för vilka lots vid lotsplatsen anlätades, omkring 400 à 600, och uppgingo de därstädes årligen influtna lotspenningarna till belopp av omkring 10 000 à 15 000 kronor. Under de tre senast förflutna åren har emellertid vidtagen inskränkning i driften vid Hälsingborgs kopparkerk medfört en nedgång i verksamheten vid lotsplatsen. Antalet lotsade fartyg har då utgjort något mindre än 200 och lotspenninguppbörden uppgått till cirka 4 000 à 5 500 kronor, allt för år räknat.

Av lotsförmannen vid lotsplatsen har visserligen organisationsnämnden erfarit, att i samband med ökning av driften vid kopparkerket lotsningsfrekvensen innevarande år visat en stigande tendens. Emellertid synes det nämnden, att även vid en sådan lotsningsfrekvens, som med hänsyn till erfarenheten under tiden före de tre senast förflutna åren torde kunna anses såsom för platsen normal, för utförande av lotsningar därstädes icke bör vara erforderlig större personal än lotsförmannen och en lots. En lotsbefattning torde alltså kunna indragas. Nämnden vill härvid framhålla, att lotsningarna och därav föranledda färder äro korta. Jämväl är att märka, att personalen synes hava möjlighet att i flertalet fall i god tid förskaffa sig kännedom om åtminstone den ungefärliga tiden för ej blott vederbörande fartygs avgång utan även anländande till Kop-

parverkshamnen. På grund härav underlättas arbetets anpassning efter de förhandenvarande förhållandena. Då emellertid särskilt med hänsyn till båttjänsten personalantalet vid lotsplatsen icke synes böra understiga tre, förordar nämnden, att vid indragning av en lotsbefattning ett båttjänsteman med det större arvudet anställs därstädes.

Det synes vidare nämnden, att nedflyttning av lotsplatsen till lägsta eller 3:e klassen bör äga rum. Särskilt har nämnden därvid beaktat, att vid platsen antalet anställda är litet, och att lotspenningbeloppen hålla sig inom snäva gränser.

Avlöningsminskning dels genom utbyte av 1 lotsbefattning mot 1 båttjänstemanbefattning, förenad med det större arvudet, dels ock vid 1 lotsförmans- och 1 lotsbefattning i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 3:e klass: 2 220 kronor ([3 060 — 1 332] + [3 408 — 3 060] + [3 060 — 2 916]).

Hälsingborgs lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 överlots, 5 lotsar (därav 2 på förordnande), 2 båttjänstemän.

Lotsarna upppassa i staden och möta från sjön kommande fartyg å redan.

Den årliga lotsningsfrekvensen vid lotsplatsen, där lotsningen nästan undantagslöst består i in- och utlotsning mellan sjön och Hälsingborg, en lotsled av 4 latitudminuters längd, har under tiden 1924—1933 i allmänhet utgjort omkring 1 500 à 1 700 fartyg. Platsens lotspenninguppbörd under samma period har i regel uppgått till belopp av omkring 50 000 kronor per år.

Nämnden upptager först till behandling frågan om befälsbefattningen vid lotsplatsen. Personalbeståndet därstädes påkallar givetvis icke genom sin storlek anställning av en överlots, utan ur denna synpunkt är en befälsbefattning av högre grad än lotsförman ej erforderlig. Såvitt organisationsnämnden kunnat finna torde icke heller vid platsen förekommande räksnaps-, skriv- eller andra vederbörande platsföreståndare åliggande dylika göromål vara av den omfattning, att med hänsyn enbart därtill tillvaron av en överlotsbefattning skulle vara motiverad. Organisationsnämnden anser därför, att överlotsbefattningen, som i förevarande fall icke heller synes vara erforderlig ur synpunkten av vederbörandes anlitan för uppdrag, tillhörande lotsverkets allmänna tjänst, bör indragas och ersättas med en lotsförmansbefattning.

Härefter övergår nämnden till frågan om inverkan å arbetet vid platsen av lotsfrihetsgränsens höjande till 100 ton. Av de vid lotsplatsen år 1933 lotsade 1 425 fartygen voro omkring 120 av en dräktighet av högst 100 ton och lotspliktiga. Vidare må framhållas, att nämnda år 255 fartyg, övervägande flertalet under 100 ton, vilka voro skyldiga att vid platsen anlita biträde av lots, underlätto detta men erlade fulla lots-

avgifter. År 1927 uppgick antalet lotspliktiga fartyg under 100 ton, som vid lotsplatsen anlidade lots eller utan att anlita lots dock dit erlade lotsavgifter, till närmare 300. Man synes alltså enligt nämndens mening vara berättigad att antaga, att frekvensen vid platsen av lotssökande fartyg under 100 ton är av sådan omfattning, att, därest för framtiden dylika fartyg icke eller i varje fall ej i nämnvärd utsträckning skulle därstädes begära lots, platsens lotsning skulle undergå en minskning, som i förhållande till den totala lotsningsfrekvensen möjligen ej bleve så stor, men vilken dock särskilt med hänsyn till sin varaktighet ej komme att ur arbetssynpunkt sakna betydelse. Hittills hava lotspliktiga fartyg, vanligen mindre, till ett avsevärt antal erlagt fulla lotsavgifter till lotsplatsen utan att dock taga lots. Utöver vad härutinnan förut framhållits må ytterligare anföras, att antalet dylika fartyg vid platsen under hela perioden 1924—1933 i allmänhet utgjort omkring 300 per år. Detta synes tala för att möjligheterna för navigering in till och ut ifrån Hälsingborg äro så gynnsamma, att, om lotsfrihetsgränsen höjes till 100 ton, endast i undantagsfall fartyg, som genom en sådan åtgärd bliva lotsfria, komma att för ifrågavarande ändamål begagna sig av lotsbiträde.

Organisationsnämnden har ovan föreslagit överlotsbefattningens ersättande med en lotsförmansbefattning. Nämnden är alltså av den mening, att för befälhavaren vid ifrågavarande lotsplats tillfälle synes böra förefinnas att i den utsträckning, som beträffande lotsförman i allmänhet förutsättes, deltaga i lotsningsarbetet. Med hänsyn härtill och på grund av den nedgång i lotsningsfrekvensen, som torde vara att vänta genom höjande av lotsfrihetsgränsen till 100 ton, hyser nämnden den mening, att, om en dylik författningsändring vidtages, indragning bör äga rum av 1 lotsbefattning.

Avlöningsminskning dels genom utbyte av överlotsbefattningen mot lotsförmansbefattning, dels ock genom indragning av 1 lotsbefattning: 3 468 kronor ([4 050 — 3 816] + 3 234).

Öresunds norra lotsplats (1:a klass), Höganäs lotsplats (2:a klass).

Personal enligt stat:

vid Öresunds norra lotsplats 1 lotsförman, 6 lotsar;

vid Höganäs lotsplats 1 lotsförman, 1 lots, 1 extralots.

Personalen vid Öresunds norra lotsplats är stationerad i Viken men uppassar å fyrskeppet Svinbådan. Den årliga lotsningsfrekvensen vid denna lotsplats under tiden 1924—1933 har i allmänhet utgjort omkring 100 fartyg. Under vart och ett av åren 1924 och 1929 uppgick dock antalet lotsade fartyg till cirka 200.

Från Öresunds norra lotsplats lämnas lotsbiträde till fartyg på sydgående genom Öresund, d. v. s. att lotsplatsen har till uppgift att beträff-

fande ifrågavarande fartyg ombesörja den s. k. Öresundslotsningen, varmed, såsom tidigare nämnts, avses annan lotsning i Öresund än inlotsning i och utlotsning ur vederbörande hamnar. Öresundslotsningen är i stora delar reglerad genom internationella överenskommelser, rörande vilka må anföras följande.

Enligt en emellan tretton sjöfartsidkande stater, däribland Sverige och de fria hansestäderna Lübeck, Bremen och Hamburg, å ena, samt Danmark, å andra sidan, den 14 mars 1857 ingången traktat (S. F. S. nr 15) skulle det i Kattegatt, Öresund och Bälterna alltid stå vederbörande fartygsbefälhavare fritt att anlita eller icke anlita lots. Genom deklaration den 14 augusti 1873 mellan Sverige och Danmark (S. F. S. nr 46) träffades i fråga om lotsning i Öresund bland annat följande bestämmelser. I de delar av Öresund, som begränsas på ena sidan av danskt och på den andra sidan av svenskt land, skall lotsningen med lika rätt tillkomma vardera staten i överensstämmelse med de i deklarationen givna närmare bestämmelser, och vardera av dem ordnar för vad den själv angår utövningen därav. Varest båda stränderna tillhöra samma land, tillkommer lotsningsrätten uteslutande det landet, och äga det landets myndigheter att därom fastställa närmare bestämmelser. Varje stat förbehåller sig lotsning in i och ur sina egna hamnar, dock med viss i traktaten angiven rätt för svenska lotsar att lotsa in på och ut från Köpenhamns yttre redd.

Genom brev den 7 november 1873 förordnade Kungl. Maj:t, att en särskild lotsinrättning för fartygs lotsning genom Öresund skulle tillsvidare anordnas från och med följande års början på särskilda för densamma fastställda grunder. På grund härav utfärdade lotsstyrelsen den 20 december 1873 kungörelse angående anordnande tillsvidare av en särskild lotsinrättning för fartygs lotsning genom Öresund (S. F. S. nr 82), därvid lotsarna fördelades på två stationer, nämligen Öresunds södra (Skånör) och Öresunds norra (Viken) lotsplatser.

Den 12 oktober 1911 gjordes ett tillägg till deklarationen av den 14 augusti 1873 (S. F. S. nr 107/1911). Detta tillägg innehåller, bland annat följande. Med Öresund i berörda deklaration förstås farvattnet mellan linjen Gilbjerg hoved—Kullen i norr och linjen Stevns fyr torn—Falsterbo fyrskepp i söder. Rätten till lotsning i den del av detta farvatten, som ligger innanför linjerna mellan de yttersta lotsstationerna på bägge sidor såväl mot norr som mot söder, tillkommer uteslutande de lotsar, som äro anställda vid de svenska och danska lotsstationerna i ovan nämnda farvatten i enlighet med de i deklarationen därom givna bestämmelser.

Vid Höganäs lotsplats, där ingen annan lotsning synes förekomma än från Höganäs till sjöss eller tvärtom, en till 4 latitudminuter beräknad distans, lotsades under tiden 1924—1930 i allmänhet omkring 300 fartyg om året. Under de tre senaste åren har lotsningsfrekvensen uppgått till blott mellan 100 och 200 fartyg årligen.

Av det förut anförda framgår, att de ingångna överenskommelserna angående Öresundslotsningen, vilka tillkommit för att förebygga de många förvecklingar genom konkurrens m. m., som kunna uppstå i följd av farvattnets beskaffenhet och läge, lämna öppet för vart och ett av rikena Sverige och Danmark att självt ordna utövningen av lotsningen. I det följande kommer organisationsnämnden att föreslå, att Svinbådans fyrskepp indrages och ersättes med annan säkerhetsanstalt. Fyrskeppsstationen är belägen på ett avstånd av blott omkring 2 latitudminuter sydväst om Höganäs. Enligt nämndens mening låter sig lotsuppassning för det ändamål, som nu tillgodoses genom uppassning å fyrskeppet, utan olägenhet ordnas i Höganäs. Därstädes torde på fullt tillfredsställande sätt kunna anordnas utkik för observerande av, huruvida norr ifrån kommande fartyg giva signal för erhållande av lotsbiträde genom Öresund. Eventuellt kan vid oklart väder uppassning ske från båt.

Den huvudsynpunkt nämnden anlagt på frågan om behovet av personal vid Öresunds södra lotsplats, gäller givetvis jämväl för den lotsuppassning, som har att ombesörja Öresundslotsningen i fråga om norr ifrån kommande fartyg. En i förhållande till den vanligtvis förekommande frekvensen av ifrågavarande lotssökande fartyg övertalig personal torde således icke kunna undvikas vid uppassningen för ändamålet. Om emellertid uppassningen förlägges till Höganäs, kan personalen vid densamma utnyttjas jämväl för lotsningarna in i och ur denna hamn.

Den nuvarande stationeringsorten, nämligen Viken, för lotspersonalen vid Öresunds norra lotsplats har ingen sjöfart, beträffande vilken lotsning förekommer.

Under hänvisning till vad sålunda framhållits föreslår organisationsnämnden, att Öresunds norra lotsplats förflyttas från Viken till Höganäs med uppassning å sistnämnda plats i stället för å fyrskeppet Svinbådan, samt att lotsplatsen får till uppgift, förutom Öresundslotsningen, jämväl den lotsning, som nu tillhör Höganäs lotsplats.

För närvarande är Öresunds norra lotsplats tilldelad 1 lotsförmansbefattning och 6 lotsbefattningar. För det framtida ombesörjandet från Höganäs av såväl Öresundslotsningen som lotsningen till och från Höganäs torde icke erfordras större lotsningskompetent personal än nyss sagts. Däremot lär ett båtbiträde böra anställas. Lotsningarna söderut genom Öresund eller del därav äro i allmänhet få. En återhämtning i antalet lotsningar till och från Höganäs torde i rätt hög grad komma att motverkas av ett eventuellt höjande av lotsfrihetsgränsen till 100 ton. Såsom av det föregående framgår taga sistberörda lotsningar mycket kort tid i anspråk. Slutligen må i detta sammanhang framhållas, att en av de vid Öresunds norra lotsplats anställda lotsarna sedan längre tid tillbaka är tjänstledig på grund av sjukdom utan att vikarie förordnats å befattningen. För Öresundslotsningen, sådan densamma för närvarande är an-

ordnad, har alltså en mindre personal visat sig tillräcklig, än som nämnden förutsätter skola framdeles förläggas till Höganäs.

I avlöningshänseende tillhör Viken ortsgrupp B och Höganäs ortsgrupp C.

Avlöningsminskning genom indragning av till Höganäs lotsplats hörande 1 lotsförmansbefattning, 1 lotsbefattning och 1 extralotsbefattning: 7 992 kronor (3 144 + 2 820 + 2 028).

Avlöningsförhöjning dels genom anställande av 1 båtbiträde med det större arvodet, dels ock genom förändrad ortsgruppindelning av till Öresunds norra lotsplats hörande 1 lotsförmansbefattning och 6 lotsbefattningar: 2 136 kronor (1 236 + [3 528 — 3 384] + 6 [2 982 — 2 856]).

Nettominskning: 5 856 kronor (7 992 — 2 136).

Torekovs lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman (å förordnande), 1 lots (å förordnande under ordinarie befattningshavarens förordnande som lotsförman vid platsen).

År 1924 lotsades vid denna lotsplats 25 fartyg, år 1929 intet, ehuru sistnämnda år några fartyg erlade lotsavgifter till platsen utan att därstädes anlita lots. Under övriga delar av perioden 1924—1933 har årliga antalet av de fartyg, för vilka lots vid platsen anlåtats, utgjort omkring 10. 1933 utgjorde antalet 7, därav 5 under 100 ton. Mestadels torde lotsningarna utgöras av korta in- och utlotsningar till och från Torekov eller en eller annan närliggande plats. De influtna lotspenningarna hava under sex av åren 1924—1933 understigit 100 kronor. Högsta årliga lotspenningbeloppet under berörda tioårsperiod har utgjort inemot 400 kronor (år 1924).

Det synes uppenbart, att lotsplatsen har en alltför obetydlig uppgift att fylla för att i fortsättningen bära bibehållas, varför densamma av nämnden förordas till indragning.

Avlöningsminskning genom indragning av 1 lotsförmans- och 1 lotsbefattning: 5 274 kronor (2 700 + 2 574).

Västra lotsdistriktet.

Halmstads lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 3 lotsar, 1 extralots.

Samtliga vid denna lotsplats förekommande lotsningar synas äga rum från Halmstad till sjöss eller tvärtom. Lotsleden är beräknad till 4 latitudminuter. Den årliga lotsningsfrekvensen vid lotsplatsen utgjorde under tiden 1924—1931 omkring 750 à 900 fartyg, därvid antalet lotsningar nådde sitt maximum år 1927 med 924 fartyg och därefter småningom sjönk; år 1931 lotsades vid platsen 753 fartyg. Med det nästföljande året

inträdde en kraftigare nedgång i platsens lotsning, och antalet lotsade fartyg utgjorde sålunda under åren 1932 och 1933 respektive 530 och 500. Vidare må nämnas, att under hela perioden 1924—1933 i stor utsträckning förekommit, att fartyg, vilka varit skyldiga att vid angörande av Halmstad eller utlöpande därifrån anlita lots, underlåtit detta men erlagt fulla lotsavgifter. Efter kulmen år 1927 har dock antalet dylika fartyg ej oväsentligt sjunkit. Under de senare åren har förekommit ett antal fall enligt § 1 mom. 6 lotsförordningen.

Den årliga lotspenninguppbörden vid lotsplatsen har under tiden 1924—1933 uppgått till cirka 25 000 kronor à 20 000 kronor om året.

Det förhållandet, att antalet vid platsen lotsade eller eljest avgiftsbetalande fartyg efter år 1931 varit avsevärt mindre än under den föregående delen av perioden 1924—1933, sammanhänger uppenbarligen med den under de senare åren av nämnda period rådande allmänna lågkonjunkturen. På sätt förut anförts tog emellertid nedgången i fartygsfrekvensen sin början redan före lågkonjunkturens inträdande. Enligt vad lotsförmannen vid platsen uppgivit, är ifrågavarande minskning jämväl beroende därav, att i den mellan Halmstad och utländska hamnar vid Östersjön bedrivna sjöfarten, som till väsentlig del utgör grunden för verksamheten vid lotsplatsen, med tiden kommit till användning större fartyg än de, varmed denna trafik förut uppehållits. Till följd härav har antalet fartyg och turer kunnat minskas. Ett belägg för att i förevarande fall fartygsstorleken undergått en påtaglig ökning utgöres även av den omständigheten, att nedgången i platsens fartygsfrekvens icke åtföljts av minskning i motsvarande mån av lotspenninguppbörden. Under det att från år 1927 till år 1933 antalet fartyg — lotsade eller blott betalande — nedgick med omkring 50 procent, minskades sålunda under samma tid beloppet av de årliga lotspenningarna med blott omkring 20 procent. Med beaktande av nu framförda synpunkter synes beträffande den framtida lotsningsfrekvensen vid lotsplatsen kunna förmodas, att en återhämtning kommer att äga rum, men att därvid antalet lotssökande fartyg dock sannolikt icke kommer att hålla sig högre än omkring den lägsta nivån före den allmänna lågkonjunkturens början. Den framtida årliga lotspenninguppbörden vid lotsplatsen torde knappast kunna komma att i någon väsentligare grad överstiga belopp, som i sådant hänseende högst influerats under perioden 1924—1933.

Någon minskning i personalbeståndet vid lotsplatsen har organisationsnämnden icke ansett sig böra föreslå. Detta utgöres emellertid av, förutom extralotsen, blott 4 befattningshavare. På grund härav och i anseende till storleken av platsens lotsningsfrekvens och lotspenninguppbörd vill organisationsnämnden som sin mening framhålla, att tillräckliga skäl för platsens bibehållande i 1:a klass icke kunna anses föreligga. Nämnden föreslår därför, att lotsplatsen nedflyttas till 2:a klass.

Avlöningsminskning vid 1 lotsförmansbefattning och 3 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 2:a klass: 900 kronor ([3 672—3 276] + 3 [3 108—2 940]).

Falkenbergs lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 2 lotsar.

Lotsarna uppassa i staden och möta ankommande fartyg utanför grunden. Lotsuppassning äger icke rum under mörker.

Årliga antalet fartyg, för vilka under tiden 1924—1933 lots anlitas vid denna lotsplats, har utgjort omkring 200, dock att under vart och ett av de sista två åren av nämnda period därstädes lotsats fartyg till ett antal av blott omkring 100. Nedgången torde få förklaras huvudsakligen av den allmänna lågkonjunkturen under dessa år.

Vad angår personalbehovet vid lotsplatsen synes det organisationsnämnden, att, även om lotsningsfrekvensen skulle återtaga sin tidigare omfattning, för lotsningars utförande dock icke bör erfordras större personal än lotsförmannen och en lots. Den ena av lotsbefattningarna torde alltså kunna indragas, därvid emellertid med hänsyn särskilt till båt-tjänsten ett båtbiträde synes böra anställas i stället. De vid lotsplatsen förekommande lotsningarna äro nästan undantagslöst korta. De avse så gott som alltid fartygs vägledning från Falkenberg till sjöss eller tvärtom, en lotsled av beräknade 4 latitudminuters längd. För övrigt torde, därest lotsfrihetsgränsen höjes till 100 ton, en ökning av platsens framtida lotsningsfrekvens därigenom i väsentlig mån komma att motverkas. En tämligen stor del av de vid platsen lotsade fartygen synes nämligen utgöras av lotspliktiga fartyg under 100 ton. För båtbiträdet beräknar nämnden det större båtbiträdesarvodet.

Avlöningsminskning genom utbyte av 1 lotsbefattning mot 1 båtbiträdesbefattning med det större båtbiträdesarvodet: 1 452 kronor (2 688—1 236).

Mönsters lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman (å förordnande), 2 båtbiträden.

Årliga antalet fartyg, för vilka under perioden 1924—1933 lots anlitas vid denna lotsplats, har utgjort omkring 10 (lägst 3, högst 18). Lotsningarna hänföra sig mestadels till sjöfarten å Malö hamn eller hamnar vid Kungsbackafjorden, varförutom förekommer, att ett eller annat fartyg på resa förbi lotsplatsen norr- eller söderut längs kusten begagnar sig av biträde av lots från platsen. De vid lotsplatsen under tiden 1924—1933 årligen influtna lotspenningarna hava växlat mellan belopp av omkring 900 kronor och belopp av omkring 50 kronor.

Lotsningsfrekvensen, vilken sedan länge varit mycket ringa, synes organisationsnämnden uppenbarligen visa, att behovet av lotsbiträde för

ändamål, som genom ifrågavarande lotsplats avses att tillgodoses, icke gör sig gällande i sådan utsträckning, att platsen i fortsättningen bör bibehållas. Nämnden föreslår därför indragning av platsen.

Avlöningsminskning genom indragning av 1 lotsförmansbefattning och 2 båtbiträdesbefattningar: 5 076 kronor (2 700 + 2 [1 188]).

Vinga lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 överlots, 19 lotsar, 2 extralotsar, 3 båtbiträden.

Huvuduppgiften för lotsarna vid Vinga lotsplats är att ombesörja inlotsning till Göteborg från öppna sjön. Uppassningsställena äro Vinga och Yttre Tistlarne. Fartygen emottagas dels väster eller söder om Vinga, dels ock söder om Yttre Tistlarne; vid tjocka eller disig luft sker uppassningen söder om Vinga från en till närheten av fyrskeppet »Vinga» förlagd lotsmotorkutter.

Före den 1 juli 1931 omhänderhades inlotsningen till Göteborg av lotsarna vid Brännö lotsplats med uppassning bland annat å Vinga och av lotsarna vid Vrångö lotsplats med uppassning bland annat å Yttre Tistlarne. Från och med nämnda dag äro emellertid Brännö och Vrångö lotsplatser sammanslagna till Vinga lotsplats. Lotsningsfrekvensen vid Vinga lotsplats eller, vad angår tiden före den 1 juli 1931, Vrångö och Brännö lotsplatser sammantagna, har under perioden 1924—1933 utgjort omkring 2 500 å 3 000 fartyg per år. De flesta av ifrågavarande fartyg hava lotsats från öppna sjön till Göteborg.

Efter genomförandet av den sammanslagning, varom nyss förmälts, har lotsningen vid Yttre Tistlarnes lotsupplassning undan för undan minskats. Antalet lotsningar vid denna upplassning uppgick under åren 1932 och 1933 till respektive 66 och 43 och har under tiden januari—maj 1934 utgjort 8. Sistberörda lotsningar hava, förutom i 3 fall, avsett vägledning av fartyg från sjön vid Yttre Tistlarne till Göteborg med begagnande antingen av vägen väster och norr om öarna Vrångö, Styrso och Brännö, d. v. s. huvudinloppet till Göteborg, eller leden öster om nämnda öar, alltså södra farleden till Göteborg. De tre lotsningar, vilka i enlighet med vad nyss sagts ej bestått av inlotsningar till Göteborg, hava utgjorts av 1 lotsning från sjön vid Tistlarne till Rivöfjord och 2 utlotsningar från Särö och Varö. Vad angår anledningen till minskningen i lotsningsfrekvensen vid Yttre Tistlarnes lotsupplassning har organisationsnämnden av överlotsen vid Vinga lotsplats inhämtat följande. Före den 1 juli 1931 var vid Vrångö lotsplats upplassningen av fartyg, som för resa till Göteborg genom huvudinloppet önskade biträde av lots från denna lotsplats — d. v. s. i främsta rummet söder och sydväst ifrån kommande fartyg — ordnad sålunda, att till fartygen lämnades lots antingen från en väster om Vrångö kryssande lotsbåt eller från båt, som gick vederbörande fartyg till mötes från Yttre Tistlarnes lotsupplassningsställe.

I förra fallet kom lotsningen att äga rum från sjön vid Vrångö till Göteborg, en lotsled av 14 latitudminuters längd, och i senare fallet från sjön vid Yttre Tistlarne till Göteborg, vilken lotsled är 20 latitudminuter lång. Då på grund av kortare lotsad väglängd lotsning från sjön vid Vrångö till Göteborg enligt gällande bestämmelser betingade lägre lotsavgifter än lotsning från sjön vid Yttre Tistlarne till Göteborg, sökte fartygen i regel att i första rummet erhålla lots utanför Vrångö. Om emellertid därvid den därstädes i vanliga fall kryssande lotsbåten tillfälligtvis var indragen eller eljest icke kunde av vederbörande fartyg påträffas, pläggade i allmänhet fartygen vända söderut och tillkalla lots från Yttre Tistlarnes lotsuppassningsställe. Därvid ansågs den omständigheten, att fartygen trots försök ej kunnat erhålla lots utanför Vrångö, böra föranleda till, att för lotsningen från sjön vid Yttre Tistlarne till Göteborg ej avkrävdes högre avgifter, än som skulle hava utgått för lotsning från sjön vid Vrångö till Göteborg. På grund härav blev i fråga om Yttre Tistlarnes lotsuppassningsställe att anteckna ett antal lotsningar i huvudinloppet till Göteborg, vilka i »normala» fall ej skulle hava kommit till utförande av den vid detta uppassningsställe stationerade personalen. Vid omorganisationen den 1 juli 1931 indrogs definitivt den utanför Vrångö kryssande lotsbåten. Denna förändring har haft till följd, att frekvensen vid Yttre Tistlarnes lotsuppassningsställe av fartyg, som söka lots för ingående till Göteborg genom huvudinloppet, blivit mindre och mindre. Allt eftersom indragningen av lotsbåten utanför Vrångö kommit till allmän kännedom bland de sjöfarande hava nämligen sådana fall, i vilka, på sätt ovan anförts, fartyg i andra hand sökt lots vid Yttre Tistlarnes lotsuppassningsställe, mer och mer försvunnit. Billigaste sättet för de söder och sydväst ifrån kommande, till Göteborg destinerade fartygen, som ämna gå genom huvudinloppet, att för ifrågavarande ändamål anlita lots är numera att begagna sig av uppassningen söder om Vinga. Lotsleden från sjön vid Vinga till Göteborg är nämligen blott 14 latitudminuter lång, under det att, såsom förut nämnts, den ifrågavarande lotsleden från sjön vid Tistlarne till Göteborg har en längd av 20 latitudminuter. Efter sistnämnda avstånd måste givetvis numera lotsavgifterna vid inlotsning till Göteborg från sjön vid Tistlarne alltid beräknas. För navigeringen föreligga icke heller sådana svårigheter, att ur denna synpunkt anledning förefinnes för fartygen att påkalla biträde av lots redan vid Yttre Tistlarnes lotsuppassningsställe. Detta uppassningsställe tjänar numera huvudsakligen ändamålet att i förekommande fall förse fartyg, som skola ingå till Göteborg genom södra leden, med lots. Enligt uppgift av överlotsen vid Vinga lotsplats användes emellertid denna led endast undantagsvis. Den nordgående trafik, som där förekommer, äger mestadels rum vid hård nordlig eller nordvästlig vind och utgöres därvid huvudsakligen av mindre fartyg. För dessa äro under

berörda förhållanden framkomstmöjligheterna i denna led lättare än de skulle vara, om vägen toges genom huvudinloppet till Göteborg.

Av det ovan anförda synes organisationsnämnden framgå, att Yttre Tistlarnes lotsuppassningsställe numera ej äger sådan betydelse, att ett bibehållande av detsamma är påkallat. Nämnden föreslår därför, att denna upppassning indrages. Därvid skulle, enligt vad en av överlotsen vid Vinga lotsplats verkställd utredning visar, lotsantalet vid lotsplatsen kunna nedbringas till 17, och indragning alltså kunna äga rum av 2 lotsbefattningar. Vidare framgår av samma utredning, att vid slopande av Yttre Tistlarnes lotsuppassningsställe indragning kan ske jämväl av 1 av båtbiträdesbefattningarna.

Avlöningsminskning genom indragning av 2 lotsbefattningar och 1 båtbiträdesbefattning: 7 200 kronor ($2 \times 2\,982 + 1\,236$).

Marstrands lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförmän, 3 lotsar, 1 båtbiträde.

Lotsuppassningsställe är Marstrand. Från sjön kommande fartyg emottagas vid Paternoster, inomskärs gående fartyg väster om Marstrandsön, i Marstrands hamn eller efter beställning vid Hättan.

Årliga antalet fartyg, för vilka lots anlåtats vid denna lotsplats, utgjorde under åren 1924—1927 cirka 175 à 225 och har under den övriga delen av perioden 1924—1933 hållit sig vid omkring 100 à 150. De vid lotsplatsen influtna lotspenningarna, som under vart och ett av åren 1924 och 1927 uppgingo till omkring 18 000 kronor, hava eljest under nämnda tioårsperiod utgjort omkring 10 000 à 14 000 kronor för år räknat.

Av lotsdagböckerna synes framgå, att i allmänhet omkring hälften av lotsningarna äga rum från sjön vid Paternoster till Uddevalla, en lotsled av 40 latitudminuters längd. Jämväl andra jämförelsevis långa lotsningar äga rum vid lotsplatsen. Om alltså för åtskilliga av därstädes förekommande lotsningar åtgår avsevärd tid, måste emellertid erfarenheten om storleken av lotsningsfrekvensen anses giva vid handen, att samtliga nuvarande tre lotsbefattningar icke äro för tjänstgöringen vid lotsplatsen erforderliga. Behovet av personal för utförandet av lotsningar torde — även vid ett årligt antal lotsade fartyg av omkring 200 — i allmänhet vara tillgodosett med lotsförmannen och två lotsar. Dock synes minskning icke böra äga rum i det totala antalet vid lotsplatsen för närvarande anställda befattningshavare. Ett personalbestånd av sammanlagt fem befattningshavare synes nämligen särskilt i anseende till båttjänsten vid lotsplatsen vara påkallat. Härvid bör ej blott beaktas den båttjänst, som kräves för platsens egen lotsning, utan även tagas hänsyn till det förhållandet, att lotsförmannen och lotsen vid Uddevalla lotsplats efter av dem till sjön vid Paternoster verkställda utlotsningar — vanligen cirka 75 à inemot 100 om året — i regel av personal vid Marstrands lotsplats avhämtas och

ölandföras från de lotsade fartygen till Marstrand. I anslutning till sålunda framförda synpunkter vill organisationsnämnden föreslå, att 1 av lotsbefattningarna vid Marstrands lotsplats indrages, och att i stället därstädes anställas ytterligare 1 extra befattningshavare. Det synes vara lämpligt, att denne är kompetent att utföra lotsningar för att, därest så tillfälligtvis skulle erfordras, kunna lämna biträde i dylikt hänseende och därför erhåller ställning som extralots. I ersättning till honom förutsätter organisationsnämnden skola utgå det mindre extralotsarvodet.

Organisationsnämnden är av den meningem, att platsen icke är av sådan storlek, som i och för sig eller i förening med övriga på frågan inverkan omständigheter gör en placering i högsta klassen motiverad. Nedsättning till 2:a klass torde böra äga rum.

Avlövningsminskning dels genom utbyte av 1 lotsbefattning mot 1 extralotsbefattning med det mindre arvodet, dels ock vid 1 lotsförmansbefattning och 2 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 2:a klass: 2 184 kronor ([3 234 — 1 806] + [3 816 — 3 408] + 2 [3 234 — 3 060]).

Uddevalla lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 1 lots.

Lotsuppassningsställe är Uddevalla.

Vid denna lotsplats har under tiden 1924—1933 lotsats omkring 100 fartyg om året, och de vid platsen under samma period årligen influerna lotspenningarna hava uppgått till belopp av omkring 10 000 à 13 000 kronor.

Det har förefallit organisationsnämnden, som om platsens hänförande till 3:e klass utgjorde en väl låg placering. Lotsplatsens storlek — personalbestånd, lotsningsfrekvens och lotspenninguppbörd — torde visserligen icke i och för sig motivera en uppflyttning i högre klass, men beskaffenheten i allmänhet av lotsningarna därstädes synes tala därför. Vederbörande lotsdagböcker utvisa, att övervägande flertalet av de vid lotsplatsen förekommande lotsningarna utgöres av utlotsningar till sjön vid Paternoster. Dessa lotsningar, vilka i allmänhet äga rum från Uddevalla, äro förhållandevis långa; lotsleden från Uddevalla till sjön vid Paternoster har sålunda en beräknad längd av 38 latitudminuter. I regel taga således lotsningarna och återfärderna till lotsplatsen mycket betydande tid i anspråk. Vid samtliga andra lotsplatser av 3:e klass — nuvarande eller av nämnden föreslagna till nedflyttning till denna klass från 2:a klass — ävensom vid flertalet av rikets övriga lotsplatser äro förekommande huvudlotsningar kortare, i de flesta fall i avsevärd grad, än ifrågavarande lotsningar vid Uddevalla lotsplats. Vidare må omförmälas, att av lotsförmannen vid Uddevalla lotsplats uppgivits, att lotsningen därstädes till omkring 50 % äger rum under mörker, och att nattetid de ifrågakommande farlederna till sjön vid Paternoster ofta till stora delar äro på grund av tjocka svårnavigabla. Av lotsdagböckerna framgår, att lots-

ningarna avse mest fartyg av medelstorlek. Vid Uddevalla lotsplats förekommer visserligen icke någon båttjänst; vid hemfärden till Uddevalla efter utförda lotsningar till öppna sjön vid Paternoster ilandföres Uddevallalotsen till Marstrand av personal från Marstrands lotsplats. Likväl torde i anslutning till det förut anförda tjänstgöringen vid Uddevalla lotsplats få anses ställa på sina utövare krav, med hänsyn vartill en uppflyttning av lotsplatsen till 2:a klass är befogad. Organisationsnämnden förordar en dylik omklassificering av lotsplatsen.

Avlöningsförhöjning vid 1 lotsförmans- och 1 lotsbefattning i anledning av lotsplatsens uppflyttning till 2:a klass: 474 kronor ([3 276 — 2 940] + [2 940 — 2 802]).

Käringö lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 1 lots, 1 båtbiträde.

Den största årliga lotsningsfrekvensen vid denna lotsplats under tiden 1924—1933 är att anteckna för år 1925, då därstädes lotsades 61 fartyg. Vidkommande den efter år 1925 förflutna delen av nämnda tioårsperiod har lotsningsfrekvensen uppgått till, år 1927 45 fartyg, vart och ett av åren 1926, 1928, 1929 och 1933 mellan 20 och 30 fartyg samt vartdera av åren 1930—1932 något mindre än 20 fartyg. Enligt lotsdagböckerna synes genomsnittligt omkring hälften av de vid lotsplatsen förekommande lotsningarna utgöras av lotsningar från sjön vid Käringön till Lysekil. I övrigt äga lotsningarna rum mestadels från sjön vid Käringön till Ellösfjorden, från Ellösfjorden till sjöss, från sjön vid Käringön till Gullholmen, från Gullholmen till sjöss samt från sjön vid Käringön till Käringön eller tvärtom. Hela perioden 1924—1933 har, de flesta åren i en i anseende till antalet lotsade fartyg jämförelsevis stor utsträckning, förekommit, att fartyg, som varit skyldiga att vid lotsplatsen anlita lots, underlåtit detta men dock erlagt fulla lotsavgifter. Nästan alla dessa fartyg synas hava haft en dräktighet understigande 100 ton. De vid lotsplatsen under tiden 1924—1933 influtna lotspenningarna uppgingo vart och ett av åren 1924, 1925 och 1927 till belopp av omkring 2 000 kronor samt i övrigt till cirka 1 000 kronor för år räknat.

Sedan länge har lotsningsfrekvensen vid förevarande lotsplats varit av mycket ringa omfattning, och anledning torde icke förefinnas att förvänta, att, därest platsen i fortsättningen bibehålles, någon större ökning av lotsningen därstädes kommer att äga rum. Med hänsyn härtill synes det organisationsnämnden icke vara av förhållandena i tillräcklig grad påkallat, att lotspersonal jämväl framdeles hålles stationerad å Käringön. Några skäl av beskaffenhet att vara avgörande för intagande av en motsatt ståndpunkt i denna fråga synas nämnden, som i saken vill framhålla ytterligare följande, icke kunna anföras.

Behovet av biträde av lots för vägledning i de till platsens lotsningsområde hörande lederna torde under den tid, då trafiken därstädes helt och

hållet eller till större delen uppehölls medelst segelfartyg, gjort sig gällande på ett sätt, som avsevärt starkare än nu talade för en förläggning å Karingön av lotspersonal. I händelse av indragning av lotsplatsen torde inlotsning till Lysekil, Ellösfjorden och Gullholmen av söderifrån kommande fartyg ändock få anses på tillfredsställande sätt besörjd genom möjligheten att för ifrågavarande ändamål erhålla biträde av lots från Lysekils lotsplats. Sådan möjlighet föreligger redan nu och kan i samband med indragning av Karingö lotsplats ytterligare beredas. För närvarande hava sålunda Lysekilslotsarna att bland annat för inlotsning som nyss sagts möta från sjön kommande fartyg vid det i Lysekils yttre, södra skärgård belägna skäret Bonden samt inomskärs gående fartyg i vederbörande segelleder. De Karingölotsarna tilldelade utlotsningarna från Ellösfjorden och Gullholmen till sjöss torde även utan olägenhet kunna övertagas av Lysekilslotsarna.

Karingö lotsplats torde höra till de lotsplatser, vilka med hänsyn till sina lägen i högre grad än lotsplatserna i allmänhet fungerat som säkerhetsanstalter för sjöfarten i så måtto, att vederbörande personal bisprungit segelslitna, strandade eller eljest nödställda fartyg. Numera torde detta likväl blott sällan bliva fallet. Ett bibehållande av lotsplatsen med dess ringa lotsning synes icke kunna grundas på skäl av förevarande art. En Svenska sällskapet för räddning av skeppsbrutna tillhörig, i farvattnen patrullerande motorbåt är förlagd till Karingön. Dessutom torde på grund av den starka tillväxten på segelfartygens bekostnad av antalet maskindrivna fartyg med dessas större manöverduglighet numera i avsevärt mindre utsträckning än förr förekomma, att fartyg äro i behov av assistans från ön.

Slutligen vill organisationsnämnden erinra om den hämmande inverkan å lotsningsfrekvensen och lotspenninguppbörden vid platsen, som, därest lotsfrihetsgränsen höjes till 100 ton och lotsplatsen därefter äger bestånd, blir följden av en dylik ändring i lotspliktsbestämmelserna.

Organisationsnämnden förordar alltså, att indragning sker av Karingö lotsplats.

Avlöningsminskning genom indragning av 1 lotsförmans-, 1 lots- och 1 båtbiträdesbefattning: 6 744 kronor (2 820 + 2 688 + 1 236).

Lysekils lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 5 lotsar (därav 1 på förordnande).

Lotsarna uppassa vid Lysekils norra hamn och möta från sjön kommande fartyg dels utanför grunden vid Gäven, dels vid Bonden samt inomskärs gående fartyg i segellederna.

Vid denna lotsplats lotsades under tiden 1924—1929 årligen lägst 361 fartyg (år 1926) och högst 946 fartyg (år 1927) samt i medeltal för år räknat omkring 700 fartyg. Under den del av tioårsperioden 1924—1933, som för-

flutit efter år 1929, vilket sistnämnda år antalet vid lotsplatsen lotsade fartyg uppgick till 928, har platsens lotsningsfrekvens successivt sjunkit. Antalet fartyg, för vilka lots anlitas, utgjorde sålunda under vart och ett av åren 1930—1933 respektive 745, 483, 321 och 278. De vid lotsplatsen årligen inlutna lotspenningarna uppgingo under tiden 1924—1929 till belopp av lägst omkring 19 000 kronor (år 1926) och högst omkring 39 000 kronor (åren 1927 och 1929). Medeltalet för år under berörda sexårsperiod var cirka 31 000 kronor. Under vartdera av åren 1930—1933 utgjorde lotspenningarna omkring respektive 35 000, 21 000, 15 000 och 13 000 kronor.

Lotsningen vid lotsplatsen grundas huvudsakligen på den sjöfart, som äger rum på Lysekil samt åtskilliga inom ifrågavarande kusttrakter och skärgård belägna lastageplatser. Denna sjöfart har väsentligen stått i samband med den bohuslänska stenindustrien. Lotsningarna vid platsen torde i allmänhet äga rum i lotsleder av lägst 3 och högst 18 latitudminuters längd. Längre lotsningar förekomma, ehuru mera sällan. Stenindustrien har sedan länge haft att kämpa med stora svårigheter ifråga om avsättningen av sina produkter, och av lotsförmannen vid lotsplatsen har uppgivits, att den efter år 1929 inträdda, ovan närmare omförmälda nedgången i lotsningsfrekvensen praktiskt taget helt och hållet sammanhänger med inskränkning i utförseln av sten. Vid behandling av frågan om personalbehovet vid Aspö lotsplats anförde organisationsnämnden, att förutsättningarna för ett större uppsving inom stenindustrien med åtföljande mera betydande ökning av skeppningar av sten torde vara ogynnsamma. Uttalandet avsåg närmast stenindustrien inom Blekinge men gäller givetvis även Bohuslän. Lotsningsfrekvensen vid Lysekils lotsplats håller sig fortfarande på ungefär samma nivå som under det senast förflutna året. För den nuvarande tjänstgöringen erfordras alltså uppenbarligen icke den för närvarande anställda personalen, 1 lotsförman och 5 lotsar. Vad kommande tid beträffar synes man i anslutning till vad ovan anförts kunna med fog utgå ifrån, att, även vid oförändrade lotspliktsbestämmelser, platsens lotsningsfrekvens icke antager sådan storlek, att bibehållandet av hela nämnda personal kan anses påkallat.

Personalbeståndet vid lotsplatsen måste emellertid anses böra röna inverkan av eventuell höjning av lotsfrihetsgränsen till 100 ton. Av de år 1933 vid lotsplatsen lotsade 278 fartygen hade omkring 100 en dräktighet av högst 100 ton. År 1927 lotsades 946 fartyg och för 398 fartyg erlades fulla lotsavgifter utan att lots anlitades. Av samtliga dessa 1 344 fartyg voro omkring 600 under 100 ton. Av fartygen under 100 ton voro år 1933 nästan alla och år 1927 flera än 500 lotspliktiga. Navigeringsmöjligheterna inom platsens lotsningsområde torde vara sådana, att, sedan lotsfrihetsgränsen höjts till 100 ton, dylika fartyg endast i ett fåtal fall komma att begagna sig av lotsbiträde vid lotsplatsen. Utvecklingen har nämligen numera gått därhän, att endast i undantagsfall förekommer, att fartyg under 100 ton, vilka icke äro lotspliktiga, anlita lots för vägledning inom nämnda lots-

ningsområde. Motoriseringens snabba utveckling torde hava medfört, att i allt större och större utsträckning befälhavarna å förevarande mindre fartyg vant sig att undvara lotsbiträde. Sedan länge har det förhållandet varit bestående, att ett stort antal fartyg, särskilt mindre sådana, vilka varit skyldiga att vid Lysekils lotsplats anlita lots, underlåtit detta men dock erlagt fulla lotsavgifter. Antalet dylika fartyg utgjorde år 1933 139, varav nästan samtliga voro av en dräktighet under 100 ton, vart och ett av åren 1927—1929 omkring 300 å 400 samt under övriga delar av perioden 1924—1933 cirka 150 å 200 för år räknat. Organisationsnämnden anser sig alltså kunna förutsätta, att om fartyg upp till 100 ton bliva undantagna från skyldighet att anlita lots, nedgången i den lotsningsfrekvens, Lysekils lotsplats eljest skulle hava att uppvisa, blir av sådan omfattning, att behovet av personal vid platsen därigenom påverkas.

Under hänvisning till ovan framhållna synpunkter föreslår organisationsnämnden, att i händelse av lotsfrihetsgränsens höjning till 100 ton indragning sker av 2 lotsbefattningar vid Lysekils lotsplats, samt att, om eller så länge de nuvarande lotspliktsbestämmelserna förbli oförändrade, personalindragningen begränsas till 1 lotsbefattning. Emellertid torde, såvitt nu kan bedömas, personalbeståndet vid lotsplatsen icke böra nedbringas under ett antal av fem befattningshavare. Visserligen äger ingen vaktgöring rum under mörker, men detta antal befattningshavare synes särskilt med hänsyn till förekommande båtjänst behövt. På grund härav torde, sedan indragning skett av de båda lotsbefattningarna, ett båtbiträde, för vilket det större båtbiträdesarvodet av nämnden beräknas, böra anställas vid lotsplatsen.

Organisationsnämnden är slutligen av den meningen, att nedflyttning av platsen till 2:a klass bör äga rum. Omständigheterna torde giva vid handen, att lotsningsfrekvens och lotspenninguppbörd icke komma att uppgå till sådan storlek, att i anseende därtill och i betraktande jämväl av lotsningarnas beskaffenhet i allmänhet och övriga klassificeringen rörande förhållanden en placering i högsta klass är befogad. Nedflyttningen i klass anser nämnden böra företagas oberoende av genomförandet av ovan föreslagna personalförändringar, eller, fränsett dessa, förslaget om lotsfrihetsgränsens höjande.

Avlöningsminskning dels genom indragning av 2 lotsbefattningar med inrättande dock, på sätt föreslagits, av 1 båtbiträdesbefattning med det större båtbiträdesarvodet, dels ock vid 1 lotsförmansbefattning och 3 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 2:a klass: 5 832 kronor ($[2 \times 3\ 108 - 1\ 284] + [3\ 672 - 3\ 276] + 3 [3\ 108 - 2\ 940]$).

Smögens lotsplats (1:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 3 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 båtbiträde.

Lotsarna uppassa å platsen samt möta från sjön kommande fartyg utan-

för Hällö, Sälö, vid Soteskär och inomskärs gående fartyg å fjorden öster om Smögen.

Medeltalet för år räknat av de under tiden 1924—1929 vid lotsplatsen lotsade fartygen uppgick till något mer än 700 med maximum år 1929 — 934 fartyg — och minimum år 1926 — 451 fartyg. De fyra senast förflutna åren har lotsningsfrekvensen befunnit sig i kontinuerligt sjunkande och utgjort respektive 783, 381, 375 och 188 fartyg. Lotsplatsens årliga lotspenninguppbörd under tiden 1924—1929 utgick med lägsta beloppet år 1926, då i lotspenningar inflöto inemot 24 000 kronor, och med högsta beloppet år 1929, varunder ifrågavarande inkomst uppgick till omkring 46 000 kronor. Det genomsnittliga beloppet för år av samma uppbörd under berörda sexårsperiod var cirka 35 000 kronor. Beträffande de till lotsplatsen under vart och ett av åren 1930—1933 inbetalda lotspenningarna hava desamma uppgått till belopp av omkring respektive 44 000, 22 000, 22 000 och 12 000 kronor.

I fråga om denna lotsplats föreslår organisationsnämnden dess nedflyttning till 2:a klass. Av vederbörande lotsdagböcker framgår, att den vid platsen förekommande lotsningen avser huvudsakligen betjäandet av den trafik, som föranledes av utförsel av sten över vissa till lotsningsområdet hörande hamnar. Nedgången efter år 1929 i lotsningsfrekvensen synes framför allt vara beroende av inträdd minskning i skeppningar av förevarande slag. I samband med behandling av spörsmålen om personalbestånden vid Aspö och Lysekils lotsplatser har organisationsnämnden framfört sin synpunkt på frågan om den framtida omfattningen av lotsning, som under de senare åren till följd av stenindustriens svåra belägenhet gått starkt tillbaka. Skäl motsvarande dem, vilka av nämnden framförts för förslaget om nedflyttning till 2:a klass av Lysekils lotsplats, äro att åberopa för enahanda åtgärd beträffande Smögens lotsplats.

Avlöningsminskning vid 1 lotsförmansbefattning och 3 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 2:a klass: 900 kronor ([3 672 — 3 276] + 3 [3 108 — 2 940]).

Dyngö lotsplats (2:a klass), Väderöarnas lotsplats (3:e klass).

Personal enligt stat vid envar av dessa lotsplatser: 1 lotsförmän, 3 lotsar.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 10 oktober 1933 har *lotsstyrelsen* hemställt, att Kungl. Maj:t måtte besluta om indragning från och med den 1 juli 1935 av Dyngö lotsplats, och har styrelsen därvid anfört bland annat följande:

I skärgården utanför Fjällbacka i Bohuslän vore inrättade två lotsplatser, en yttre, Väderöarna, och en inre, Dyngö. Lotspersonalen vid Väderöarnas lotsplats uppassade på Väderö Storö och emottoge från sjön kommande fartyg på alla si-

dor om Väderöarna. Personalen vid Dyngö lotsplats uppassade å ön med samma namn samt emottog inomskärs gående fartyg i farlederna kring ön. Upppassning under mörker ägde för närvarande icke rum vid någöndera platsen.

Antalet under perioden 1924—1932 verkligen utförda lotsningar vid dessa platser framginge av nedanstående sammanställning.

År	Väderöarnas lotsplats Lotsningar	Dyngö lotsplats Lotsningar
1924	24	108
1925	28	160
1926	13	103
1927	32	198
1928	21	225
1929	61	156
1930	54	124
1931	30	41
1932	18	24

Redan för flera år sedan väcktes fråga om indragning av endera av ifrågavarande platser, när en av dem borde vara tillräcklig för betjänande av sjöfarten inom båda platsernas lotsningsområden. Lotskaptenen i västra lotsdistriktet, som därefter haft förberedande utredning av frågan om hand, hade under år 1933 inkommit med dylik utredning och förslag, vilket ginge ut på indragning av Dyngö lotsplats och överflyttande till Väderöarnas lotsplats av de göromål, vilka nu handhades av personalen vid den förra platsen. Lotsstyrelsen funne i likhet med lotskaptenen, att Dyngö lotsplats kunde och borde indragas. Vid den kvarblivande lotsplatsen å Väderöarna borde under sådana förhållanden personalen ökas med en ordinarie tjänsteman, som dock torde kunna framdeles i mån av avgång ersättas med en extra befattningshavare.

Några olägenheter för sjöfarten syntes de planerade ändringarna knappast medföra. Lots anlitas för övrigt, såsom framginge av ovanstående tablå, under nuvarande lågkonjunktur för sjöfarten i Bohuslän endast i ringa utsträckning vid ifrågavarande båda lotsplatser. Liksom hittills skulle lots komma att lämnas från Väderöarna till fartyg på ingående och till fartyg, som passerade över Väderöfjorden. Skulle fartyg vid gång uti den inre leden önska lots vid Dyngö, kunde sådan per telefon beställas från Väderöarna och vara tillstädes vid Dyngö inom mindre än en timme. Beträffande utlotsningen från distriktets hamnar bleve förändringen ej märkbar för sjöfarten.

Över framställningen har infordrats utlåtande av kommerskollegium, som i ärendet hört nedanstående sammanslutningar ävensom kollegii sjötekniske konsulent.

Sveriges Segelfartygsförening har tillstyrkt förslaget om indragning av Dyngö lotsplats.

Sveriges Redareförening har anført:

Det framginge av utredningen, att antalet lotsningar vid Dyngö lotsplats under de senare åren minskats, och att en indragning därför syntes hava visst fog för sig. Emellertid kunde man utgå därifrån, att denna nedgång i lotsningsfrekvensen hade sin grund i det förhållandet, att den bohuslänska stenexporten under senare år i stor utsträckning avtagit. Den möjligheten finge dock icke förbises, att denna export inom en icke avlägsen framtid kunde komma att återupptagas, och därmed att ökat behov av lotsning åter gjorde sig gällande.

Ett genomförande av det föreliggande förslaget skulle för fartygen i många fall komma att innebära en ökad hemvägsersättning till lotsarna. Särskilt kännbart komme detta att bli för fartyg, som för lastkomplettering företoge en eller flera förflyttningar mellan platser i den inre skärgården. Av lotskaptenen i västra lotsdistriktet hade föreslagits, att lotsarna i Havstensund och Smögen skulle medgivas rättighet att från Dyngö tullstation fortsätta lotsningen av nord- resp. sydförån kommande fartyg, destinerat till mellan de båda lotsplatserna belägen ort, fram till denna, varigenom ombyte av lots vid Dyngö icke behöfde ifrågakomma. Detta förslag kunde tänkas lösa frågan om, huru hemförskaffning av lotsar från Dyngö skall ske, sedan lotsplatsen därstädes indragits. Det syntes ligga nära till hands, att ökad hemvägsersättning bleve nödvändig, därest återsändningen från Dyngö skulle ske under sämre villkor än för närvarande, vilket i sin tur medförde större utgifter för sjöfarten.

Ett förhållande, som föreningen jämväl ansåge sig böra framhålla, vore risken för försening av fartyg, vilka begagnade sig av skärgårdsleden, i de fall, då fel på telefonkabeln till Väderöarna uppstått. Förslaget till Väderölotsarnas övertagande av de lotsningar, som Dyngöpersonalen tidigare utfört, vore baserat på telefonförbindelsens tillförlitlighet, men bruste det i detta avseende, syntes åsyftade fartyg icke utan tidsförlust kunna erhålla lots.

Vidare önskade föreningen framhålla, att Väderölotsarna i samband med den vidtagna förändringen borde förses med sådan båtmaterial, att de även i svårt väder kunde lämna lotsstationen. Fartyg lastade ofta i den inre skyddade skärgården, där man under stormigt väder kunde utan större risk förflytta fartyget från en plats till en annan. Om det icke vore möjligt för lots att taga sig över Väderöfjorden för att bispringa vid dylika förflyttningar, kunde därigenom lätt uppstå betydliga och dyrbara förseningar.

Som av ovanstående framginge hyste föreningen starka betänkligheter mot ett genomförande av den ifrågasatta indragningen av Dyngö lotsplats. Skulle det emellertid visa sig, att stenexporten vid tidpunkten för den föreslagna indragningen (den 1 juli 1935) icke återupptagits, samt de olägenheter för sjöfarten, vilka ovan antytts, kunde undanröjas, ville föreningen icke motsätta sig den föreslagna åtgärden.

Kommerskollegii sjötekniske konsulent har i avgiven promemoria yttrat bland annat följande:

Något skäl mot indragning av en av de båda lotsplatserna syntes med hänsyn till lotsningsfrevkenen icke förefinnas. För från sjön kommande lotssökande fartyg kunde Väderöarnas lotsplats icke undvaras, men däremot borde den inne i skärgården och endast omkring 5 nautiska mil från Väderö belägna Dyngö lotsplats utan nämnvärt förfång för sjöfarten kunna indragas.

Rörande lotsledsförteckningen hade icke av lotsstyrelsen ifrågasatts andra förändringar, än att vad densamma innehölle beträffande Dyngö lotsplats skulle utgå, och att förteckningen beträffande Väderöarnas lotsplats skulle erhålla viss ändrad lydelse. Således hade på grund av den föreslagna indragningen av Dyngö lotsplats någon sådan ökning av lotsarnas hemvägsersättning, som Sveriges Redareförening syntes hava befarat, ej ifrågasatts för det fall, då lotsombyte ägde rum vid Väderöarna eller Dyngö.

I den föreslagna lotsledsförteckningen för Väderöarna hade lotsstyrelsen, på ett par undantag när, ej medtagit lotsleder, som ledde från en plats till en annan inom området för nu gällande lotsledsförteckningar för Dyngö och Väderöarna — uppenbarligen beroende på att antalet lotsningar i de ej medtagna lederna varit ringa — och i stället föreslagit distanslotsning för desamma. Då emellertid de i

nu gällande förteckningar angivna väglängderna i allmänhet överensstämde med de verkliga distanserna, då vidare nummer å taxa vore detsamma för distanslotsning som för de i förslaget ej medtagna lederna, och då slutligen hemvägsersättningen på grund av nu gällande procentuella förhöjningar å sådan ersättning vid lotsning i de i nuvarande förteckningar upptagna lotslederna vore större än då lotsning beräknades efter distanslotsning, syntes hemvägsersättningen vid distanslotsning enligt den föreslagna nya lotsledsförteckningen icke bliva större utan i de flesta fall något mindre än enligt de gällande lotsledsförteckningarna för Dyngö och Väderöarna.

Kommerskollegium har förklarat sig som eget utlåtande i huvudsak åberopa vad sjötekniske konsulenten i ärendet anfört.

Kungl. Maj:t har ännu icke fattat beslut i anledning av det framställda förslaget.

Organisationsnämnden:

Under år 1933 har lotsningsfrekvensen vid ifrågavarande lotsplatser undergått ytterligare försämring. Sålunda lotsades nämnda år vid Dyngö lotsplats 15 fartyg och vid Väderöarnas lotsplats 4 fartyg. Sveriges Redareförening har framhållit att — såsom riktigt torde vara — den starka nedgången i lotsningsfrekvensen under de senare åren vid Dyngö lotsplats hade sin grund i det förhållandet, att den bohuslänska stenutförseln i stor utsträckning avtagit, samt förklarat, att, därest stenexporten vid tidpunkten (den 1 juli 1935) för den föreslagna indragningen av sistnämnda lotsplats icke återupptagits, samt de olägenheter för sjöfarten, vilka enligt föreningens uppfattning indragningen skulle medföra, kunde undanröjas, föreningen icke ville motsätta sig den ifrågasatta åtgärden. Organisationsnämnden är visserligen för sin del av den meningen, att något större uppsving av utförseln av sten icke är sannolikt. Å andra sidan kan dock nämnden icke underlåta att anse, att, även vid en sådan omfattning av sjöfarten inom Dyngö lotsplats lotsningsområde, som återspeglas av siffrorna för antalet lotsningar vid platsen under tiden före berörda minskning i lotsningsfrekvensen därstädes, betjäandet med lotsning av denna sjöfart bör på ett så tillfredsställande sätt kunna äga rum från den från Dyngö lotsplats blott omkring 5 nautiska mil belägna Väderöarnas lotsplats, att berättigade krav å bibehållandet jämväl av Dyngö lotsplats icke torde kunna resas. Med hänsyn till det korta avståndet mellan de båda lotsplatserna torde en indragning av Dyngö lotsplats och överflyttning av dess verksamhet till Väderöarnas lotsplats knappast behöva medföra något men för sjöfarten. Från Sveriges Redareförenings sida har särskilt givits uttryck för farhågor, att förevarande förändring skulle för fartygen i många fall komma att innebära ökning av hemvägsersättningen till lotsarna. Av vad kommerskollegii sjötekniske konsulent härutinnan anfört synes emellertid organisationsnämnden tydligt framgå, att föreningens betänk-

ligheter härvidlag måste anses praktiskt taget ogrundade. Vidkommande den av föreningen påtalade risken för försening av fartyg, vilka begagna sig av skärgårdsleden, då fel på telefonkabeln till Väderöarna uppstått, vill organisationsnämnden framhålla, att fel på undervattens-kabel — Väderöarnas lotsplats står i direkt telefonförbindelse med Fjällbacka medelst en sådan — torde höra till sällsynta undantag. Från en dylik eventualitet torde därför kunna bortses vid bedömandet av det spörsmål, varom här är fråga. Slutligen har föreningen framhållit, att Väderölotsarna böra i samband med den ifrågasatta förändringen förses med sådan båtmaterial, att de även i svårt väder kunna lämna lotsstationen. Nämnden anser sig emellertid böra giva uttryck åt den förmodan, att dessa lotsar redan nu med hänsyn till sina åligganden äro utrustade med båtar för sådant ändamål. För övrigt är det givet, att lotsstyrelsen kommer att tillse, att, om på grund av uppkommande ökning av arbetet för Väderölotsarna så erfordras, komplettering äger rum av båtmaterialen i och för dess motsvarande av det nya behovet.

Organisationsnämnden får alltså ansluta sig till förslaget om indragning av Dyngö lotsplats och överflyttande, på sätt förutsatts, av nuvarande göromål därstädes till Väderöarnas lotsplats.

Vidkommande härefter frågan om erforderlig personal vid Väderöarnas lotsplats, sedan dit hänförts för närvarande vid Dyngö lotsplats förekommande lotsning, skulle enligt lotsstyrelsens i skrivelsen till Kungl. Maj:t den 10 oktober 1933 i sådant hänseende framställda förslag personalbeståndet komma att slutligen utgöras av 1 lotsförman, 3 lotsar och 1 extra befattningshavare, med vilken senare torde åsyftas båtbiträde. Enligt nämndens mening torde emellertid vare sig lotsningsfrekvens eller lotsningarnas längd föranleda till, att den lotsningskunniga personalen vid Väderöarnas lotsplats efter nedläggandet av Dyngö lotsplats behöver utgöras av flera befattningshavare än lotsförmannen och 2 lotsar. Alltså synes 1 av de vid Väderöarnas lotsplats för närvarande befintliga lotsbefattningarna kunna indragas. Förutom lotsförmannen och 2 lotsar torde emellertid 2 båtbiträden böra vara anställda vid platsen. Att döma av anteckningarna i vederbörande lotsdagböcker torde lotsningarna vid de båda lotsplatserna hittills kunna anses hava varit i regel av medellängd eller därunder — i allmänhet omkring 15 à 10. latitudminuter eller mindre — även om längre lotsningar jämväl förekommit.

Lotsstyrelsen har i sin ovannämnda skrivelse anfört, att Väderöarnas lotsplats borde på grund av efter indragningen av Dyngö lotsplats ökad omfattning och betydenhet uppflyttas från 3:e till 2:a klass. Organisationsnämnden har intet att erinra häremot och vill tillägga, att en sådan åtgärd synes jämväl befogad med hänsyn till den många gånger synnerligen påfrestande tjänstgöringen, betingad av lotsplatsens utsatta läge.

Avlöningsminskning genom indragning av dels till Dyngö lotsplats hörande 1 lotsförmansbefattning och 3 lotsbefattningar, dels ock till Väderöarnas lotsplats hörande 1 lotsbefattning: 14 292 kronor ($3\ 144 + 3 \times 2\ 820 + 2\ 688$).

Avlöningsförhöjning dels vid till Väderöarnas lotsplats hörande 1 lotsförmansbefattning och 2 lotsbefattningar i anledning av lotsplatsens uppflyttning till 2:a klass, dels ock genom inrättande av 2 båtbiträdesbefattningar, förenade med det större arvodet: 3 060 kronor ($[3\ 144 - 2\ 820] + 2 [2\ 820 - 2\ 688] + 2 \times 1\ 236$).

Nettominskning: 11 232 kronor ($14\ 292 - 3\ 060$).

Havstenssunds lotsplats (2:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 1 lots, 1 båtbiträde.

Lotsarna, vilka uppassa å Hällsö, möta från sjön kommande fartyg utanför grunden vid Ulsholmskalv och söder om Kosteröarna samt inomskärs gående fartyg vid lotsplatsen.

Under tiden 1924—1930 lotsades vid denna lotsplats i allmänhet omkring 90 å 100 fartyg om året, medan den årliga lotsningsfrekvensen under den därefter följande delen av perioden 1924—1933 nedgick till cirka 30 å 40 fartyg. Platsens årliga lotspenninguppbörd, som under förstnämnda tidsperiod i regel utgick med belopp från omkring 5 000 kronor till omkring 8 000 kronor, utgjorde under tiden 1931—1933 ungefärligen 2 000 å 3 000 kronor.

Jämväl beträffande ifrågavarande lotsplats gäller, att grundvalen för lotsningen därstädes till väsentlig del utgöres av den sjöfart, varåt stenindustrien bereder sysselsättning, och att den under de senare åren inträdda minskningen i lotsningsfrekvensen framför allt är beroende på nedgång i utförseln av denna industris produkter. Av det föregående framgår emellertid, att lotsningen vid platsen icke heller förut under perioden 1924—1933 varit av större omfattning. Med hänsyn till det anförda torde beträffande lotsningsfrekvensen framdeles vid lotsplatsen kunna förutsättas, att densamma kommer att förbliva jämförelsevis ringa. Indragning av lotsplatsen synes dock nämnden tillsvidare icke böra ifrågakomma. Trots den ringa lotsningen torde nämligen ur sjöfartssäkerhetssynpunkt behovet av tillgång till å ifrågavarande kuststräcka stationerad lotspersonal alltjämt få anses göra sig gällande med sådan styrka, att detsamma bör tillgodoses. Däremot är nämnden av den uppfattningen, att särskilt i anseende till liten lotsningsfrekvens och lotspenninguppbörd nedflyttning av lotsplatsen till 3:e klass bör äga rum. I detta sammanhang må även framhållas, att lotsuppassning under mörker icke är anordnad vid platsen. De förekommande lotsningarna synas i allmänhet försiggå i leder, i längd växlande från 5 till omkring 15 latitudminuter. I viss utsträckning verkställas dock även längre lotsningar,

särskilt från sjön utanför lotsplatsen eller från den senare närbelägna lastageplatser till hamnar vid Idefjorden, därvid den lotsade vägen uppgår till 30 å inemot 35 latitudminuter.

Avlöningsminskning vid 1 lotsförmans- och 1 lotsbefattning i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 3:e klass: 438 kronor ([3 012 — 2 700] + [2 700—2 574]).

Nordkosters lotsplats (2:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman, 2 lotsar.

Lotsarna uppassa på Nordkoster.

Den årliga lotsningsfrekvensen vid ifrågavarande lotsplats höll sig under tiden 1924—1929 i regel vid omkring 60 å 70 fartyg och utgjorde åren 1930—1933 respektive 45, 20, 33 och 25 fartyg. De till platsen under perioden 1924—1933 influtna lotspenningarna utgingo före 1930 vanligen med belopp av omkring 4 000 kronor samt därefter med belopp av cirka 1 000—3 000 kronor, allt för år räknat.

De vid lotsplatsen förekommande lotsningarna avse i allmänhet fartyg, som av lotsarna emottagas vid riksgränsen i Säckefjorden vid Norra Hällsö, å Kosterfjorden eller i sjön väster om Nordkoster, och vilka därefter lotsas till Strömstad, Dynekilen eller någon vid Svinesund eller Idefjorden belägen hamn. Inlotsningarna till Strömstad, vilka i genomsnitt utgöra omkring en tredjedel av platsens samtliga lotsningar, äga rum i leder av 5, 6 eller 10 latitudminuters längd. Övriga lotsleder, i vilka i enlighet med vad nyss sagts lotsningarna mest försiggå, äro från 8 till 28 latitudminuter långa. Andra lotsningar än till Strömstad, Dynekilen, Svinesund och Idefjorden förekomma, ehuru fåtaligt; vanligen avse de vägledning av fartyg till Lysekil, och de därvid ifrågakommande lotslederna hava en längd av omkring 50 latitudminuter.

På grund av att lotsningen är och under hela perioden 1924—1933 varit av ringa omfattning skulle visserligen indragning av platsen kunna ifrågasättas. Dock har nämnden av skäl liknande dem, vilka anförts för bibehållande av Havstenssunds lotsplats, ansett sig böra avstå från framläggande av förslag om nedläggande av Nordkosters lotsplats. Dess upprätthållande torde nämligen med hänsyn till sjöfartssäkerheten vara tillsvidare påkallat. Vidkommande personalbeståndet vid lotsplatsen synes det emellertid med anledning av den ringa lotsningen vara tillräckligt, att av personalen två befattningshavare äro lotsutbildade, även om i anseende till förekommande båtjänst behov torde föreligga av sammanlagt tre befattningshavare. I anslutning härtill förordar organisationsnämnden, att 1 av lotsbefattningarna indrages och ersättes med 1 båtbiträdesbefattning. För denna beräknar nämnden det större båtbiträdesarvodet.

Därjämte föreslår organisationsnämnden, att lotsplatsen nedflyttas till

3:e klass. I betraktande av verksamhetens obetydliga omfattning jämte förhållandena i övrigt är dess hänförande till högre klass enligt nämndens mening icke motiverat. Lotsuppassning under mörker äger icke rum vid platsen.

Avlöningsminskning dels genom utbyte av 1 lotsbefattning mot 1 båtbiträdesbefattning med det större båtbiträdesarvodet, dels ock vid 1 lotsförmans- och 1 lotsbefattning i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 3:e klass: 2 040 kronor ([2 820 — 1 236] + [3 144 — 2 820] + [2 820 — 2 688]).

Strömstads lotsplats (2:a klass).

Personal enligt stat: 1 lotsförman (å förordnande), 1 lots (å förordnande under ordinarie befattningshavarens förordnande som lotsförman vid platsen), 1 extralots.

Under tiden 1924—1930 lotsades i allmänhet vid lotsplatsen omkring 200 à 250 fartyg årligen. Lotspenninguppbörden under samma period uppgick i regel till omkring 9 000 à 15 000 kronor. Under vart och ett av åren 1931—1933 utgjorde lotsningsfrekvensen respektive 91, 115 och 69 fartyg samt inflöte i lotspenningar cirka respektive 5 000, 8 000 och 5 000 kronor.

Minskningen i verksamheten efter år 1930 beror på stenindustriens tillbakagång.

Organisationsnämnden anser icke, att med hänsyn till lotsplatsens storlek och förhållandena i övrigt platsen bör hänföras till högre klass än den lägsta. Nedflyttning av platsen till 3:e klass föreslås alltså.

Avlöningsminskning vid 1 lotsförmans- och 1 lotsbefattning i anledning av lotsplatsens nedflyttning till 3:e klass: 474 kronor ([3 276—2 940] + [2 940—2 802]).

En sammanställning av förestående förslag och kostnadsberäkningar återfinnes å nästa och följande sidor.

Lotsplatser och personal enligt stat		Lotsförman- betaltningar, före- slagna att indragas	Föreslagna förändringar betrif- fande extra betaltningar	Lotsbetaltningar, föreslagna att indragas	Överlotsbetaltningar, föreslagna att utnyttas mot lotsförmans- betaltningar	Föreslagna för- ändringar be- trräffande klassi- ficeringen. (I två särskilt anmärk- ta fall upplytt- ning, i övriga fall nedflyttning i klass.)	Beräknade kostnadsminsk- ningar. (I tre särskilt anmärk- ta fall kostnads- ökningar, av vilka dock två sammanhånga med och upp- vägas av kost- nadsminskning- ar vid andra platser.) Kronor	Sida i betänkan- det
Lotsplatser, som föreslås till in- dragning	Övriga lotsplatser							
<i>Övre norra lotsdistriktet.</i>								
	Salmis; 3 klass; 1 lotsförman, 1 lots, 1 extralots.	1					2 916	91
	Kalix; 2 klass; 1 lotsförman, 7 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots, 1 båtbiträde.	1	+1				1 656	91
	Töre; 3 klass; 1 lotsförman, 1 lots, 1 extralots.	1					2 916	92
	Luleå; 1 klass; 1 överlots, 12 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots.	4					13 944	93
	Romelsö; 2 klass; 1 lotsförman, 1 lots (på förord- nande), 1 båtbiträde.					Till 3 klass	456	94
	Ursviken; 1 klass; 1 överlots, 5 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots, 1 båtbiträde.				1		234	94
Bjuröklubb; 3 klass; 1 lotsförman, 1 lots (på förord- nande), 1 extralots.		1	1	-1			6 882	95
	Ratan; 2 klass; 1 lotsförman, 2 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots.					Till 3 klass	564	95
	Bredskär; 1 klass; 1 överlots, 4 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots, 1 båtbiträde.				1		222	96

Lotsplatser och personal enligt stat		Lotsförman- slagna att indragas	Föreslagna förändringar be- räknade extra befattningar Lotsbefattningar, föreslagna att indragas	Överlots- befattningar	Föreslagna förändringar, föreslagna att utbytas mot lotsförmans- befattningar	Föreslagna för- ändringar be- räknade klassi- ficeringen. (I två särskilt anmärk- ta fall uppflytt- ning, i övriga fall nedflyttning i klass.)	Beräknade kostnadsminsk- ningar. (I tre särskiltanmärk- ta fall kostnads- ökningar, av vilka dock två sammanhånga med och upp- vägas av kost- nadsminskning- ar vid andra platser.) Kronor	Sida i betänkandet
Lotsplatser, som föreslås till in- dragning	Övriga lotsplatser							
	Järnäs; 1 klass; 1 lotsförman, 3 lotsar, 1 extralots.					Till 2 klass	870	96
<i>Nedre norra lotsdistriktet.</i>								
	Härnö; 1 klass; 1 överlots, 14 lotsar (därav 4 på förordnande och 1 ej tjänst- förrättande), 1 extralots, 2 båtbiträden.		1				3 360	97
	Hudiksvall; 1 klass; 1 lotsförman, 7 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 båtbiträde.		2				6 468	97
	Lilljungfrun; 1 klass; 1 överlots, 10 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots, 1 båtbiträde.		1		1		3 468	98
	Gåsholma; 2 klass; 1 lotsförman, 3 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 båtbiträde.		1	+1		Till 3 klass	1 656	99
	Öregrund; 2 klass; 1 lotsförman, 2 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 båtbiträde.					Till 3 klass	564	100
	Svartklubben; 2 klass; 1 lotsförman, 4 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots, 1 båtbiträde.		1				2 580	100
<i>Mellersta lotsdistriktet.</i>								
	Arholma; 2 klass; 1 lotsförman, 2 lotsar (därav 1 på förordnande), 2 båtbiträden.					Till 3 klass	564	101

L o t s p l a t s e r
och personal enligt stat

Lotsplatser, som föreslås till in- dragning	Övriga lotsplatser	Lotsförmansbetaltningar, föreslagna att indragas	Föreslagna förändringar be- traktande extra betaltningar	Lotsbetaltningar, föreslagna att indragas	Överlotsbetaltningar, föreslagna att utbytas mot lotsförmans- betaltningar	Föreslagna förändringar be- traktande klassificeringen. (I två särskilt anmärkta fall uppflyttning, i övriga fall nedflyttning i klass.)	Beräknade kostnadsminskningar. (I tre särskilt anmärkta fall kostnadsökningar, av vilka dock två sammanhänga med och uppvägas av kostnadsminskningar vid andra platser.) Kronor	Sida i betänkan- det
	Söderarm; 2 klass; 1 lotsförman, 2 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 båtiträde.					Till 3 klass	540	101
	Furusund; 1 klass; 1 överlots, 9 lotsar (därav 2 på förordnande), 1 båtiträde.	3			1	Till 2 klass	10 524	103
	Stockholm; 1 klass; 1 överlots, 16 lotsar (därav 4 på förordnande).	3					10 458	105
	Dalarö; 1 klass; 1 lotsförman, 6 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots, 1 båtiträde.	1				Till 2 klass	4 176	107
	Landsort; 1 klass; 1 lotsförman, 8 lotsar (därav 2 på förordnande), 1 extralots, 1 båtiträde.	1					2 982	110
	Sävösund; 3 klass; 1 lotsförman, 1 lots, 1 extralots.	1					2 460	111
	Visby; 2 klass; 1 lotsförman, 2 lotsar, 1 extralots.	1					2 820	112
	Kylej; 3 klass; 1 lotsförman, 2 lotsar (därav 1 på förordnande).	1	+1				1 320	112
Ronehamn; 3 klass; 1 lotsförman, 1 lots, 1 båtiträde.		1	1	-1			5 886	113
Burgsvik; 3 klass; 1 lotsförman, 1 lots.		1	1				5 274	113
Klinthehamn; 3 klass; 1 lotsförman (på förordnande), 1 båtiträde.		1		-1			3 720	113

Lotsplatser och personal enligt stat		Lotsplatser, som föreslås till in- dragning	Övriga lotsplatser	Lotsförmåns- slagna att indragas	Förslagna förändringar be- rättande extra befattningar	Lotsbetättningar, föreslagna att indragas	Övertlotsbetättningar, föreslagna att utbytas mot lotsförmåns- betättningar	Föreslagna för- ändringar be- träffande klassi- ficeringen. (I två särskilt anmärk- ta fall uppflytt- ning, i övriga fall nedflyttning i klass.)	Beräknade kostnadsminsk- ningar. (I tre särskilt anmärk- ta fall kostnads- ökningar, av vilka dock två sammanhänga med och upp- vägas av kost- nadsminsknin- gar vid andra platser.) Kronor	Sida i betänkan- det
<i>Östra lotsdistriktet.</i>										
Nyköping; 3 klass; 1 lotsförman.				1					3 060	114
Arkö; 1 klass; 1 lotsförman, 6 lotsar (därav 2 på förordnande), 1 extralots, 1 båtbiträde.				2				Till 2 klass	6 708	115
Häradsjär; 2 klass; 1 lotsförman, 3 lotsar (därav 1 på förordnande under ordinarie befattningshava- rens förordnande som lotsförman vid annan lots- plats), 1 båtbiträde.				1	+1			Till 3 klass	1 578	116
Idö; 1 klass; 1 lotsförman, 6 lotsar (därav 2 på förordnande), 1 båtbiträde.				1	+1			Till 2 klass	2 820	117
Kråkelund; 3 klass; 1 lotsförman, 3 lotsar, 1 båtbiträde.				1					2 460	118
Figeholm; 3 klass; 1 lotsförman, 1 extralots.				1		-1			4 122	119
Mönsterås; 3 klass; 1 lotsförman, 1 lots, 1 extralots.				1	1	-1			6 882	120
Timmernabben; 3 kl.; 1 lotsförman, 1 lots, 1 båtbiträde.				1	1	-1			6 180	120
Borgholm; 3 klass; 1 lotsförman (på förordnande), 1 båtbiträde.				1		-1			3 459	120
Skäggenäs; 2 klass; 1 lotsförman, 4 lotsar, 1 båtbiträde.				2				Till 3 klass	5 700	121

Lotsplatser och personal enligt stat		Lotsförmansbetaltningar, föreslagna att indragas	Föreslagna förändringar be- träffande extra betaltningar Lotsbetaltningar, föreslagna att indragas	Föreslagna förändringar be- träffande extra betaltningar Lotsbetaltningar, föreslagna att indragas	Överlotsbetaltningar, föreslagna att utbyttas mot lotsförmans- betaltningar	Föreslagna för- ändringar be- träffande klassi- ficeringen. (I två särskilt anmärk- ta fall uppflytt- ning, i övriga fall nedflyttning i klass.)	Beräknade kostnadsminsk- ningar. (I tre särskilt anmärk- ta fall kostnads- ökningar, av vilka dock två sammanhånga med och upp- vägas av kost- nadsminskning- gar vid andra platser.) Kronor	Sida i be- räknandet
Lotsplatser, som föreslås till in- dragning	Övriga lotsplatser							
	Kalmar; 1 klass; 1 överlots, 7 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots, 1 båtbiträde.	2					6 216	121
	Bergkvara; 3 klass; 1 lotsförman, 1 lots, 1 extralots.	1					2 574	124
Degerhamn; 3 klass; 1 lotsförman, 1 båtbiträde.		1	-1				3 720	124
<i>Södra lotsdistriktet.</i>								
	Långören; 3 klass; 1 lotsförman, 3 lotsar, 2 extralotsar.	2	-1				7 050	128
	Aspö; 1 klass; 1 överlots, 6 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 båtbiträde.	2	+1				4 662	129
Arpö; 3 klass; 1 lotsförman, 1 lots, 1 båtbiträde.		1	1	-1			6 462	130
Tärnö; 3 klass; 1 lotsförman, 1 lots, 1 båtbiträde.		1	1	-1			6 744	131
Pukavik; 3 klass; 1 lotsförman, 1 båtbiträde.		1		-1			3 888	132
	Sölvesborg; 2 klass; 1 lotsförman, 2 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 båtbiträde.					Till 3 klass	564	133
	Åhus; 1 klass; 1 lotsförman, 3 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 extralots, 1 båtbiträde.	1				Till 2 klass	3 540	134
	Öresunds södra; 1 kl.; 1 överlots, 6 lotsar.	1			1		3 072	135

Lotsplatser och personal enligt stat		Lotsförmånsberättningar, föreslagna att indragas	Överlotsbefattningar, föreslagna att utbytas mot lotsförmånsberättningar	Föreslagna förändringar beträffande klassificeringen. (I två särskilt anmärkta fall uppflyttning, i övriga fall nedflyttning i klass.)	Beräknade kostnadsminskningar. (I tre särskilt anmärkta fall kostnadsökningar, av vilka dock två sammanhänga med och uppvägas av kostnadsminskningar vid andra platser.) Kronor.	Sida i betänkanDET
Lotsplatser, som föreslås till indragning	Övriga lotsplatser					
	Limhamn; 1 klass; 1 lotsförman, 4 lotsar (därav 2 på förordnande), 2 båtbiträden.	2	—1		Till 2 klass 8 880	136
	Malmö; 1 klass; 1 överlots, 9 lotsar (därav 3 på förordnande), 2 båtbiträden.	1			3 360	138
	Landskrona; 1 klass; 1 lotsförman, 3 lotsar, 1 båtbiträde.				Till 2 klass 930	138
	Råå; 2 klass; 1 lotsförman, 2 lotsar.	1	+1		Till 3 klass 2 220	139
	Hälsingborg; 1 klass; 1 överlots, 5 lotsar (därav 2 på förordnande), 2 båtbiträden.	1		1	3 468	140
	Öresunds norra; 1 kl.; 1 lotsförman, 6 lotsar.		+1		2 136 (kostnadsökning) ¹	141
Höganäs; 2 klass; 1 lotsförman, 1 lots, 1 extralots. (Öresunds norra lotsplats förlägges till Höganäs.)		1	1	—1	7 992	141
Torekov; 3 klass; 1 lotsförman (å förordnande) 1 lots (å förordnande under ordinarie befattningshavarens förordnande som lotsförman vid platsen).		1	1		5 274	144
<i>Västra lotsdistriktet.</i>						
	Halmstad; 1 klass; 1 lotsförman, 3 lotsar, 1 extralots.				Till 2 klass 900	144
	Falkenberg; 3 klass; 1 lotsförman, 2 lotsar.	1	+1		1 452	146

¹ Häri ingår jämväl avlösningsförhöjning i anledning av förändrad ortsgruppindelning vid lotsplatsens förflyttning till Höganäs.

Lotsplatser och personal enligt stat		Lotsförmånsbeträddingar, föreslagna att indragas	Lotsförmånsbeträddingar, föreslagna förändringar be- triffrande extra beträddingar	Lotsförmånsbeträddingar, föreslagna att utbytas mot lotsförmåns- beträddingar	Överföreläggningar, föreslagna att utbytas mot lotsförmåns- beträddingar	Föreläggningar för- ändringar be- triffrande klassi- ficeringsen. (I två särskilt anmärk- ta fall uppflytt- ning, i övriga fall nedflyttning i klass.)	Beräknade kostnadsminsk- ningar. (I tre särskilt anmärk- ta fall kostnads- ökningar, av vilka dock två sammanslagna med och upp- vägas av kost- nadsminskning- ar vid andra platser.) Kronor	Sida i betänkan- det
Lotsplatser, som föreläggas till in- dragning	Övriga lotsplatser							
Mönster; 3 klass; 1 lotsförman (å för- ordnande), 2 båtbiträden.		1	—2				5 076	146
	Vinga; 1 klass; 1 överlots, 19 lotsar, 2 extralotsar, 3 båtbiträden.		2—1				7 200	147
	Marstrand; 1 klass; 1 lotsförman, 3 lotsar, 1 båtbiträde.		1 +1		Till 2 klass		2 184	149
	Uddevalla; 3 klass; 1 lotsförman, 1 lots.				Höjes till 2 klass		474 (kostnads- ökning)	150
Käringö; 3 klass; 1 lotsförman, 1 lots, 1 båtbiträde.		1	1—1				6 744	151
	Lysekil; 1 klass; 1 lotsförman, 5 lotsar (därav 1 på förordnande).		2 +1		Till 2 klass		5 832	152
	Smögen; 1 klass; 1 lotsförman, 3 lotsar (därav 1 på förordnande), 1 båtbiträde.				Till 2 klass		900	154
Dyngö; 2 klass; 1 lotsförman, 3 lotsar.		1	3				11 604	155
	Väderöarna; 3 klass; 1 lotsförman, 3 lotsar.		1 +2		Höjes till 2 klass		372 (kostnads- ökning)	155
	Havstensund; 2 klass; 1 lotsförman, 1 lots, 1 båtbiträde.				Till 3 klass		438	160
	Nordkoster; 2 klass; 1 lotsförman, 2 lotsar.		1 +1		Till 3 klass		2 040	161
	Strömstad; 2 klass; 1 lotsförman (å för- ordnande), 1 lots (å förordnande under ordinarie be- fattningshavarens förordnande som lotsförman vid platsen), 1 extralots.				Till 3 klass		474	162
18	—	18	66—4	6	1 27	2 264 927		

¹ Därav 2 uppflyttningar och 25 nedflyttningar i klass.

² Kostnadsökningarna frändragna, vadan summan avser nettominusning.

Genom sålunda föreslagna organisatoriska förändringar skulle alltså nu utgående kostnader för avlöning, fränsett dyrtidstillägg och provisoriskt dyrorrtstillägg, åt ordinarie och icke-ordinarie befattningshavare vid lotsstaten kunna beräknas bli minskade med i runt tal 260 000 kronor för år räknat. Berörda kostnader uppgingo under budgetåret 1933/1934 till närmare 1 680 000 kronor. Dessutom uppkomma besparingar beträffande dyrtids- och dyrorrtstillägg, varjämte underhållskostnader för nedlagda lotsplatser försvinna.

Förut har omförmäls, att förutom i lotsstyrelsens specialstat å avlöning för lotspersonalen upptagna befattningar finnas 38 lotsbefattningar, som hållas vakanta, däri inräknade vissa befattningar, varå förordnanden ej meddelats under ordinarie innehavarnas förordnanden å andra tjänster. Dessa befattningars förutvarande fördelning å vederbörande lotsplatser framgår av följande sammanställning:

Lotsplatser	Antal befattningar	Lotsplatser	Antal befattningar
<i>Övre norra lotsdistriktet.</i>		<i>Södra lotsdistriktet.</i>	
Kalix.....	1	Aspö.....	1
Luleå.....	4	Tärnö.....	1 ¹
Rönnskär.....	1	Karlshamn.....	1
Romelsö.....	1	Ystad.....	1
<i>Nedre norra lotsdistriktet.</i>		Öresunds södra.....	1 ¹ ; 2
Härnö.....	1	Höganäs.....	1
Sundsvall.....	2	<i>Västra lotsdistriktet.</i>	
Gävle.....	2	Halmstad.....	1
<i>Mellersta lotsdistriktet.</i>		Mönster.....	1 ¹
Arholma.....	1	Vinga.....	3; 2 ¹
Stockholm.....	1	Göteborg.....	1
Dalarö.....	1	Marstrand.....	1
Klintehamn.....	1 ¹	Smögen.....	1
<i>Östra lotsdistriktet.</i>		Strömstad.....	1
Oxelösund.....	1; 1 ¹		
Arkö.....	1		

¹ »Vakant(a)» under ordinarie innehavares förordnande(n) å annan (andra) tjänst(er).

De sålunda angivna befattningarna hava av lotsstyrelsen befunnits obehövlige. Jämväl organisationsnämnden har vid sin undersökning av personalbehovet vid lotsstaten kommit till samma uppfattning och föreslår därför, att samtliga nu förevarande befattningar indragas.

Vidkommande härefter genomförandet av organisationsnämndens i fråga om lotsplatserna och befattningar vid lotsstaten framställda förslag

vill nämnden såsom lämplig tidpunkt härför föreslå den 1 juli 1935, därest icke särskilda omständigheter till annat föranleda. Nämnden förutsätter sådana avvikelser från nämnda tidpunkt, som föranledas av, att vederbörande befattningar i allmänhet icke torde böra uppföras å indragningsstat. Icke heller finner nämnden övergångsstat böra förekomma. Dock anser nämnden, att föreslagna indragningar av lotsplatser i allmänhet böra äga rum vid nämnda tidpunkt, därvid icke torde kunna undvikas uppförande å indragningsstat av vissa till dessa lotsplatser hörande befattningar. Nämnden utgår emellertid ifrån, att tillfällen till vederbörandes förflyttning till andra lotsplatser tillvaratagas, när sådan förflyttning lämpligen och skäligen befinnes böra ske, så att indragningsstaten erhåller minsta möjliga omfattning och befattningarna i stället kunna indragas. Verkställigheten av övriga förslag kan påskyndas genom befattningshavares förflyttning i enlighet med vad nyss sagts.

Av vad förut anförts framgår, att åtskilliga befattningar tillsatts endast medelst förordnanden i avbidan på den granskning av lotsverkets personalförhållanden, som sedan länge varit avsedd att komma till stånd men först nu verkställts. Enligt nämndens mening böra dessa förordnanden icke utgöra hinder för genomförandet till den 1 juli 1935 av nämndens ifrågavarande förslag och torde alltså, i den mån så för ändamålet erfordras, bringas att upphöra senast från och med nämnda dag.

På lotsstyrelsen torde få ankomma att avgiva de närmare förslag, som för genomförandet av de av nämnden föreslagna förändringarna kunna befinnas erforderliga.

Fyrarna och deras personal.

Organisationsnämnden kommer att nedan framlägga vissa förslag, åsyftande minskning av de löpande utgifterna, särskilt avlöningskostnaderna, för vissa fyrar.

Nuvarande organisation. Vid fyrar med ständig bevakning utgöres den ordinarie personalen av fyrmästare, fyrvaktare och fyrbiträden. Avlöningen till dem utgår enligt avlöningsreglementet den 9 juni 1922 (nr 379) för befattningshavare vid lots- och fyrstaten med däri genom kungörelsen den 12 juni 1925 (nr 244) vidtagna ändringar. Till dessa författningar, i vad de röra fyrpersonalen, tillåter sig organisationsnämnden här hänvisa.

Såsom av bestämmelserna framgår äro de ständigt bevakade fyrarna i avlöningshänseende indelade i tre klasser, nämligen 1:a (högsta), 2:a och 3:e (lägsta) klass, därvid dock avlöningen till fyrvaktare å 2:a och 3:e klass fyr utgår enligt en och samma lönegrad samt alla fyrbiträden likaledes tillhöra en lönegrad. Klassindelningen har tillkommit efter för-

slag därom i det betänkande rörande löneroglering för befattningshavare vid lots- och fyrstaten m. m., som, enligt vad förut omförmäls, lotsstyrelsen och tillkallade lönesakkunniga avgävo den 25 februari 1922. I betänkandet anföredes, att de förhållanden vid de särskilda fyrplatserna, som syns lotsstyrelsen och de lönesakkunniga böra tagas i betraktande vid klassificeringen, vore förekomsten av mistsignalapparater, dessas art, storlek och svårskötthet, fyrapparaternas storlek och behov av tillsyn, till platsen hörande byggnaders storlek, anordning och läge i förhållande till varandra och därav orsakat större eller mindre arbete vid fyring och mistsignalering, underhållsarbetenas omfattning med hänsyn till byggnadernas allmänna anordning och bemanningens storlek, fyringstiden samt huruvida och i vilken grad svårighet förefunnes att skydda platsens båtar ävensom uppehålla förbindelse med land på grund av dåliga hamnförhållanden och utsatt belägenhet.

I lista över svenska fyrar, upprättad av lotsstyrelsen i enlighet med förhållandena den 15 januari 1934, äro upptagna 79 lotsverket tillhöriga fyrar med ständig bevakning, varav 27 fyrar av 1:a klass, 33 av 2:a klass samt 19 av 3:e klass. I ett fall tillhöra dock två utav fyrarna av 1:a klass samma fyrplats, vilket jämväl är förhållandet beträffande två fyrar av 2:a klass. För närvarande är den ordinarie personalen fördelad å fyrarna på följande sätt. Varje fyrplats är tilldelad en fyrmästarbefattning. Fyrmästaren förestår platsen. Vid var och en av samtliga fyrplatser med fyrar av 1:a och 2:a klass finnes dessutom en fyrvaktare, dock att vid den förstberörda av de platser, till vilka höra två fyrar, två fyrvaktare äro anställda. Jämväl vid några få av de till 3:e klass hörande fyrarna finnas fyrvaktare, en vid varje plats. Fyrbiträden finnas anställda vid samtliga fyrplatser med fyrar av 1:a klass — i regel ett men stundom två eller tre biträden vid varje plats — samt vid en del fyrplatser med fyrar av 2:a klass — ett biträde vid varje plats — men ej vid fyrar av 3:e klass.

Därjämte finnes vid flera fyrar med ständig bevakning icke-ordinarie personal, i regel dock ej hela året utan blott under den tid på vintern, då fyring pågår, samt under ordinarie personals semester. Särskilt vid fyrarna i de norra delarna av landet anställas dylika vinterbiträden.

Vid fyrar utan ständig bevakning utövas tillsyn i allmänhet av s. k. tillsyningsmän. Några av dessa fyrar anses dock tillhöra viss fyrplats eller lotsplats, till följd varav tillsynen av dem ingår i vederbörande fyrpersonals eller lotspersonals vanliga tjänstutövning. Tillsynen över flertalet å västkusten belägna Agafyrar utövas icke heller av tillsyningsmän utan av personalen å Erholmens gasstation i närheten av Marstrand. Där särskilda tillsyningsmän finnas, åtnjuta dessa mindre arvoden, avpassade efter antalet och beskaffenheten av de fyrar, tillsynen avser. Såsom tillsyningsmän förordnas antingen privatpersoner eller ock befattningshavare vid lots- och fyrstaten.

Olika belysningsätt. Vad angår de å fyrarna förekommande anordningarna för belysning äro fyrar med ständig bevakning inrättade för belysning antingen med fotogen (veklampor, fotogenglödljus) eller med gas (Dalénljus) eller ock med elektrisk ström (glödlampor). Hittills är vid fyrar med ständig bevakning fotogenbelysning vanligast. Bland fyrarna utan ständig bevakning förekomma mest Agafyrar, där belysningsämnet utgöres av gas. Även obevakade fotogenfyrar, Dalénfyrar och elektriska fyrar finnas.

Beträffande det arbete, som med hänsyn till olika belysningsätt kräves av personalen vid bevakade fyrar, vill nämnden anföra följande. Bland fotogenfyrarna äro de minsta utan ständig bevakning. Vid de större fotogenfyrarna däremot erfordras sådan bevakning, och en oavbruten passning av själva fyrapparaten är därvid i allmänhet påkallad. Särskilt är detta fallet vid de fyrar, där belysningen äger rum medelst veklampor för fotogen. Därest åter Dalénfyrar och elektriska fyrar hava ständig bevakning, tarvas därvid likväl icke oupphörlig passning av fyrapparaten. Det är i regel tillräckligt, att personalen för tillsyn av fyrapparaten, torkning av linser och fyrfönster m. m. besöker fyrapparatrummet morgon och afton. Skulle vid nu ifrågavarande bevakade fyrar fyrljuset slockna, träder automatiskt ett reservljus i funktion, eller blir förmedelst en elektrisk alarmledning personalens uppmärksamhet fäst å förhållandet. Dylika Dalénfyrar och elektriska fyrar, vilkas belysningsanordningar kräva mindre personal än vid andra bevakade fyrar, pläga betecknas såsom halvautomatiska. Såsom helautomatiska betecknas obevakade Agafyrar, Dalénfyrar och elektriska fyrar.

Avlöningskostnader och övriga driftskostnader. De löpande utgifterna för fyrarna avse huvudsakligen kostnader för avlöning, förbrukningsartiklar, reparation och underhåll av byggnader och av lotsverket tillhöriga tjänstebåtar. Vad tjänstebostäderna beträffar torde emellertid i allmänhet därför utgående hyror förslå till täckande av utgifterna för underhåll och mindre reparationer. Nu ifrågavarande kostnader äro flerfaldigt större vid bevakade fyrar än vid obevakade fyrar men äro även mycket olika vid olika bevakade fyrar. Berörda kostnadsskillnader hänföra sig framför allt till avlöningskontona. I fråga om de bevakade fyrarna äro avlöningarna de största av förevarande utgifter. De årliga arvodena till tillsyningsmännen vid de obevakade fyrarna understiga i allmänhet 100 kronor, äro stundom fastställda till högre belopp men överstiga endast i enstaka fall 300 kronor. Beträffande de totala beloppen av de löpande utgifterna för de särskilda fyrarna kunna med nuvarande bokföringssystem — vari nämnden förut i detta betänkande föreslagit viss ändring — mera exakta siffror endast med betydande omgång erhållas. Om man nöjer sig med ungefärliga belopp, torde emellertid, såvitt bevakade fyrar angår, dessa utgifter kunna uppskattas till, för

större fyrar 15 000—20 000 kronor, för medelstora fyrar 10 000—15 000 kronor samt för mindre fyrar 5 000—10 000 kronor, allt i medeltal per fyr och år räknat. Häri äro dock inräknade kostnaderna för mindre byggnads- eller därmed jämförliga arbeten, även om ifrågavarande arbeten ej kunna direkt hänföras till underhåll eller reparationer, men ej i övrigt byggnads- eller andra anläggningskostnader. De totala löpande utgifterna för de obeckade fyrarna motsvara, såsom av det föregående framgår, endast en mycket ringa del av de nu för de bevakade fyrarna angivna beloppen.

Organisationsnämnden:

Automatisering av fyrar. I syfte att nedbringa särskilt personalkostnaderna har sedan flera år tillbaka i ej obetydlig omfattning halv- eller helautomatisering av bevakade fyrar ägt rum. Antalet fyrar, som sedan 1922 undergått dylik förändring, uppgår till närmare 20, och vissa fyrar komma jämlikt redan fattade beslut att under innevarande år eller år 1935 bliva föremål för åtgärd av förevarande slag. Ytterligare sådana åtgärder åsyftas av lotsstyrelsen och synas även organisationsnämnden lämpligen böra vidtagas.

Beträffande de synpunkter, som äro att anlägga vid prövning av frågor om automatisering av fyrar, må först framhållas, att hänsyn är att taga bland annat till, om vid vederbörande fyr mistsignalering förekommer och fortfarande kan anses erforderlig. Härvid avses luftmistsignalering; vattenmistsignalering förekommer icke vid någon fyr med ständig bevakning. I samband med behandlingen av frågan om särskild ersättning för mistsignalering har organisationsnämnden anfört, att luftmistsignalering är anordnad vid de flesta fyrar av 1:a klass, vid ungefär halva antalet fyrar av 2:a klass samt vid vissa fyrar av 3:e klass. I berörda sammanhang har nämnden även redogjort för de olika sätt, å vilka luftmistsignalering vid fyrar äger rum. Nämnden anser sig därför icke behöva nu närmare ingå på denna fråga i vidare mån än som av följande framgår.

Hittills har fyr, där luftmistsignalering ansetts böra förekomma, på grund härav i allmänhet icke kunnat lämnas utan ständig bevakning. I stort sett torde så komma att tillsvidare förbliva förhållandet. Visserligen finnes numera att tillgå kolsyredriven slagmekanism för mistsignalklockor. Slagmekanismen kan därvid kombineras med dimventil för att försätta densamma i eller ur funktion allt efter den större eller mindre graden av fuktighet i atmosfären. Ännu har dylik automatisk apparatur icke kommit till användning vid någon av landets fyrar, men prov därmed avses att under vintern 1934—1935 äga rum vid Måsknuvs 3:e klass fyr för utrönande av apparaturens driftsäkerhet och ljudets hörvidd. Skulle ifrågavarande försök utfalla tillfredsställande, erbjuder sig alltså möjlighet att anordna mistsignalering med klocka vid fyr utan

ständig bevakning. Mistsignalering med klocka är emellertid under alla omständigheter mindre effektiv och anses därför böra förekomma endast undantagsvis. Vid sådana maskinerier och apparater, som användas för mistsignalering av oftast önskvärd större räckvidd, erfordras i regel allttjämt personal å platsen. Undantag härifrån kunna dock givas, därest för mistapparaternas drift elektrisk ström från ledningsnät i grannskapet lämpligen kan erhållas. Om därvid strömmen vid förefallande behov kan påsläppas av person i fyrens närhet, erfordras alltså för ändamålet ingen egentlig fyrpersonal. Med hänsyn till mistsignalstationernas belägenhet kan emellertid anordningen endast mera sällan komma till användning. Särskilt vållas hinder därav, att kabel- och andra ledningskostnader bliva för dyrbara.

Därest alltså luftmistsignalering vid fyr anses nödvändig, torde med hänsyn därtill helautomatisering i allmänhet icke kunna äga rum. Möjliga undantag framgå av det ovan anförda. Som regel torde icke heller fyrar, där sådan luftmistsignalering kräves, vilken sker annorledes än på automatisk eller elektrisk väg, lämpligen kunna bliva föremål för halvautomatisering med åtföljande minskning i bevakningen. På grund av ifrågavarande mistsignalering erfordras nämligen vanligtvis jämförelsevis stor personal.

Vidare är i fråga om automatisering av fyrar att beakta, att fyrar med stora roterande linsapparater och kraftig ljusstyrka icke gärna kunna lämnas utan all bevakning, varför man i fråga om dem icke synes böra gå längre än till halvautomatisering. En annan omständighet, som det är av vikt att icke bortse ifrån, är väderleksförhållandenas inverkan å fyrfönstrens genomskinlighet. Vintertid överdragas sålunda ofta fyrfönstren med snö och frost. Olägenheterna härav undanröjas vid bemannade fyrar genom fönstrens putsning, men vid obevakade fyrar blir beläggningen stundom kvar på rutorna, varigenom fyrskenet försvagas eller under ogynnsamma omständigheter helt skymmes. Finnes elektrisk ström att tillgå på fyrplatsen, kunna dock ifrågavarande olägenheter bortelimineras eller åtminstone minskas genom anbringande vid fönstren av elektriska värmeslingor e. d. Vad nu anförts medför emellertid, att obevakade fyrar eller fyrar med minskad bevakning i stort sett låta sig anordnas med mindre risk i södra delarna av landet än i de norra.

Slutligen bör rörande frågan om valet mellan bevakade och obevakade fyrar framhållas, att de förra över huvud taget erbjuda bättre säkerhet än de senare.

Såsom förut nämnts äro de halvautomatiska fyrarna anordnade såsom Dalénfyrar eller elektriska fyrar, medan de helautomatiska fyrarna utgöras av Agafyrar, Dalénfyrar eller elektriska fyrar. Nämnden vill här i korthet beröra några synpunkter att beaktas vid bedömande av spörsmålet om vid halv- eller helautomatisering den ena eller andra av be-

rörda tre former för belysningens anordnande bör komma till användning.

De elektriska fyrarna erbjuda vissa fördelar framför Dalénfyrarna och Agafyrarna. Sålunda kan vid förstnämnda fyrar erhållas större ljusstyrka än vid gasfyrarna. Vidare undvikas vid de elektriska fyrarna så omfattande transporter av gastuber, som för driften av Dalénfyrar och Agafyrar äro nödvändiga. Sålunda förbrukas i allmänhet vid en Dalénfyr fyra tuber gas och vid en Agafyr åtta tuber gas om året, medan det vid de elektriska fyrar, vilka äro försedda med reservlampor, blott erfordras en tub gas om året, avsedd för reservlampan, vilken är brinnande med evighetslåga och automatiskt träder i funktion i stället för det elektriska ljuset, om detta skulle slockna. En annan omständighet, som giver de elektriska fyrarna företräde framför gasfyrarna, är att genom de elektriska fyrarna beredas tillfällen till större variation i fråga om fyrkaraktär (fast sken eller växlingar på olika sätt mellan ljus och mörker). För att spara gas begagnar man sig sålunda vid gasfyrarna i regel av korta lystider och långa mörka perioder. Sjöfarten däremot önskar gärna långa lystider. Ytterligare en till elektrisk drift hörande fördel utgöres av den ovan berörda möjligheten att motverka nedisning o. d.

Om elektrifiering av fyr med åtföljande indragning av bevakningspersonal skall kunna ske, fordras, att frågan om tillförseln av ström kan lösas på ett ur ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Ofta äro fyrarna — rörande speciellt mistsignalstationerna har detta för övrigt redan framhållits — så belägna, att kostnaderna för möjliggörandet av strömtillförseln bliva så höga, att elektrifiering måste anses utesluten. Man är under sådana förhållanden vid automatisering hänvisad till Dalénfyrar och Agafyrar.

En olägenhet med de elektriska fyrarna är den förefintliga risken för ljusets släckning genom avbrott i strömtillförseln. Sådant avbrott kan t. ex. förorsakas genom åskslag; ledningarna till de elektriska fyrarna äro ofta åtminstone till någon del av sin längd upplagda å stolpar. Vidare må framhållas, att de elektriska distributionsföreningarna ute i landet alltjämt sedan tiden för världskriget i viss utsträckning torde vara försedda med materiel av sekunda beskaffenhet. De obevakade elektriska fyrarna äro visserligen utrustade med reservlampor för gas, vilka av sig själva träda i funktion i händelse av avbrott i den elektriska strömmen. Reservlamporna hava emellertid mindre ljusstyrka än de elektriska lamporna, och bland annat med hänsyn härtill är det angeläget att uppstående strömavbrott snarast bliva avhjälpta. På grund av den fara för strömavbrott, varmed man sålunda vid de elektriska fyrarna måste räkna, kan i allmänhet dylika obevakade fyrar ej lämpligen anordnas i andra fall, än då tillsyningsmän kunna erhållas, vilka ej äro bosatta alltför avlägset från fyrarna.

Dalénfyrarna hava starkare ljusstyrka än Agafyrarna men äro dyrare i anläggning.

Förslag.

Under hänvisning till vad ovan anförts får organisationsnämnden till en början föreslå, att fyrarna av 2:a klass *När* och *Stenkyrkehuk* bliva föremål för halvautomatisering. Mistsignalering förekommer icke vid någon av dessa fyrar. Vidkommande fyren av 2:a klass *Hallands Väderö* är därstädes anordnad mistsignalering genom knallsignaler. Emellertid synes det nämnden kunna ifrågasättas, huruvida ur sjöfartssynpunkt sett mistsignalering vid denna fyr alltjämt kan anses påkallad. En närmare undersökning härav torde böra komma till stånd. Om därvid visar sig, att mistsignaleringen låter sig borttagas, bör så ske och halvautomatisering av fyren äga rum.

Förestående fyrar äro anordnade för belysning medelst veklampor eller glödljus för fotogen. Vad angår det lämpligaste belysningssättet vid dessa fyrars halvautomatisering synes det ligga närmast till hands, att desamma förses med Dalénbelysning.

Kostnaderna för införande av Dalénbelysning å fyrarna *När* och *Stenkyrkehuk* hava inom lotsstyrelsen beräknats till respektive 23 200 kronor och 16 700 kronor. I fråga om fyren *Hallands Väderö* föreligga inga närmare beräkningar, men enligt vad nämnden inhämtat torde de ungefärliga kostnaderna för införande av Dalénbelysning å denna fyr kunna uppskattas till i runt tal 20 000 kronor.

Den ordinarie personalen vid var och en av fyrarna *När* och *Stenkyrkehuk* består av en fyrmästare och en fyrvaktare samt vid fyren *Hallands Väderö* av en fyrmästare, en fyrvaktare och ett fyrbiträde. I anledning av fyrarnas halvautomatisering med borttagande i förekommande fall av nuvarande mistsignalering synes beträffande var och en av fyrarna annan ordinarie personal icke erforderlig än en fyrmästare. Alltså torde fyrvaktarbefattningarna vid samtliga tre fyrarna samt fyrbiträdesbefattningen vid fyren *Hallands Väderö* böra indragas. — Ifrågasvarande fyrars icke-ordinarie personal utgöres för närvarande endast av extra semesterbiträden. Nyss omförmälda personalindragningar torde icke giva anledning till utökning av den icke-ordinarie personalen i vidare mån, än att, därest den ordinarie personalen vid *Hallands Väderö* inskränkes till en fyrmästare, vid fyren synes böra anställas ett extra biträde under vintern. Detta torde vara motiverat med hänsyn till att under nämnda årstid kommunikationerna mellan ön och fastlandet ofta äro besvärliga.

Efter halvautomatiseringen torde samtliga ovannämnda fyrar böra nedflyttas från 2:a till 3:e klass.

Vidare föreslår organisationsnämnden, att fyrarna av 2:a klass *Garpen*

och *Haken* samt fyrarna av 3:e klass *Fjärdgrund*, *Saltviksudde*, *Måsknuv*, *Skansudde*, *Femöre huvud* och *Islandsberg* förändras till helautomatiska fyrar.

Beträffande Femöre huvuds fyr har uppgivits, att denna fyr vore ur navigeringssynpunkt olämpligt belägen. Med hänsyn härtill finner nämnden det böra ifrågasättas att i stället för förändring av Femöre huvuds fyr till helautomatisk fyr ersätta fyren med en helautomatisk fyr å annan för ändamålet lämplig plats. Lösningen av förevarande spörsmål torde dock få bliva beroende på en mera ingående utredning i ämnet genom lotsstyrelsens försorg.

Vid Garpens, Fjärdgrund, Saltviksudde, Skansudde och Islandsbergs fyrar förekommer ingen mistsignalering, under det luftmistsignalering är anordnad vid fyrarna *Haken*, *Måsknuv* och *Femöre huvud*.

Fyren *Haken* är belägen å ön *Vens* östra udde. Mistsignaleringen vid fyren sker medelst motordriven tyfon för komprimerad luft. Å öns nordvästra udde ligger *Vens* fyr av 2:a klass, vid vilken fyr mistsignalering verkställes med motordriven sirén för komprimerad luft. Avståndet mellan de båda fyrarna uppgår till ej fullt 4 kilometer. Med hänsyn till fyrarnas närhet av varandra anser organisationsnämnden, att utan större svårighet sådana anordningar böra kunna träffas, att mistsignaleringen vid *Hakens* fyr på elektrisk väg igångsättes och avbrytes från fyren *Ven*. Med tillhjälp av elektrisk startmotor för driftsmaskineriet vid *Hakens* fyr läres så kunna ske. Den tillsyn, som belysnings- och mistsignalanordningarna vid *Hakens* fyr tarva, bör utan olägenhet kunna utövas av personalen vid *Vens* fyr. Sistnämnda personal, bestående av en fyrmästare, en fyrvaktare och ett fyrbiträde, skulle alltså bliva tillräcklig för båda fyrarna.

Mistsignaleringen vid *Måsknuvs* och *Femöre huvuds* fyrar äger rum medelst urverksdrivna klockor. Vad särskilt angår *Måsknuvs* fyr, har organisationsnämnden sig väl bekant, att mistsignaleringen därstädes ansetts utgöra hinder för ändring av fyren till fyr utan ständig bevakning. Förut har anförts, att prov med automatiskt verkande slagmekanism för mistsignalklockor avses att under vintern 1934—1935 anordnas vid *Måsknuvs* fyr. Lotsstyrelsen anförde i samband med sin begäran om medel till ifrågavarande försök, att, därest gynnsam erfarenhet därvid vunnas, såväl *Måsknuvs* som *Femöre huvuds* fyr borde för framtiden utrustas med dylik automatisk apparatur, därvid jämväl fyrarna borde förändras till fyrar utan ständig bevakning. Enligt organisationsnämndens mening bör emellertid resultatet av oförmälda prov med automatisk mistsignalering icke vara avgörande för frågan om helautomatisering av dessa båda fyrar, eller, vad *Femöre huvuds* fyr angår, ersättande av denna fyr med helautomatisk fyr å annan plats. Om den automatiska mistsignaleringen skulle visa sig icke fungera till belåtenhet, torde alltså i förevarande fall anordnas helautomatiska fyrar utan mistsignalering. Be-

hovet av mistsignalering i ifrågavarande farvatten torde icke vara så starkt, att enbart på denna grund ständig bevakning vid fyrarna bör bibehållas. Beträffande Måsknöv vill nämnden därvid framhålla, att sjöfarten i farvattnen vid fyren numera beretts ökad trygghet genom den söder om Måsknöv belägna Agafyren Skrapan, vilken anlades år 1932.

Belysningen vid nu ifrågavarande åtta fyrar sker för närvarande med veklampor eller glödljus för fotogen. Vid automatiseringen torde Garpens, Hakens, Fjärdgrunds och Islandsbergs fyrar lämpligen böra förses med Dalénbelysning. Beträffande fyren Saltviksudde förordar nämnden elektrifiering. Fyrarna Måsknöv, Skansudde och Femörehuvud eller sistnämnda fyrs ersättningsfyr å annan plats synas böra utrustas med Agabelysning.

Enligt inom lotsstyrelsen verkställd beräkning skulle kostnaderna för förändring av Skansuddes fyr till Agafyr uppgå till 13 400 kronor. Rörande kostnaderna för anordnande, på sätt här föreslagits, av helautomatiska fyrar i övrigt hava några mera ingående, på nuvarande arbetslöner och prislägen grundade uppskattningar icke företagits. Beträffande elektrifiering av fyren Saltviksudde beräknades emellertid för några år sedan kostnaderna härför av tjänsteman hos lotsstyrelsen till 7 500 kronor. Vad angår kostnaderna för förändring av fyrarna Garpen, Haken, Fjärdgrund och Islandsberg till Dalénfyrar samt fyrarna Måsknöv och Femörehuvud till Agafyrar hava desamma överslagsvis uppskattats till cirka respektive 20 000, 26 000, 20 000, 26 000, 14 000 och 12 000 kronor. Häri ingå i förekommande fall kostnader för nya fyrtorn, vilka, enligt vad nämnden inhämtat, i samband med helautomatiseringen anses erforderliga. Kostnaderna för möjliggörande av manövrering från Vens fyr av mistmaskineriet vid Hakens fyr torde icke behöva bli höga. Jämväl kostnaderna för uppförande av en Agafyr, varmed Femörehuvuds fyr kan tänkas komma att bli ersatt å annan plats, hava överslagsvis beräknats till 12 000 kronor.

Den personal, som för närvarande är anställd vid nu ifrågavarande fyrar, och som alltså framdeles skulle kunna indragas, framgår av den i det följande lämnade sammanställningen och vad i anslutning till denna anföres.

Ytterligare en fyr, som, därest densamma kommer att för framtiden äga bestånd, enligt organisationsnämndens mening bör bli föremål för helautomatisering, är Klövskärs fyr av 2:a klass. Frågan härom torde emellertid komma att förfalla, enär, enligt vad nämnden erfarit, lotsstyrelsen har för avsikt att för budgetåret 1935/1936 hemställa om medel för anordnande av ny och förbättrad fyrbelysning för navigering å Sotefjorden, därvid fyren Klövskär skulle indragas.

Å nästföljande sida är intagen en sammanställning av organisationsnämndens förslag angående halvautomatisering och helautomatisering

	Fyrrar och nuvarande personal	Avlöningsminskningar	Summa kronor
Halvautomatisering	När; 1 fyrmästare, 1 (2:a klass) fyrvaktare.	Indragning av fyrvaktarbefattningen 2 460 Avlöningsminskning vid fyrmästarbefattningen i anledning av fyrens nedflyttning till 3:e klass (3 060—2 730) 330	2 790
	Stenkyrkehuk; 1 fyrmästare, 1 (2:a klass) fyrvaktare.	Indragning av fyrvaktarbefattningen 2 574 Avlöningsminskning vid fyrmästarbefattningen i anledning av fyrens nedflyttning till 3:e klass (3 198—2 856) 342	2 916
	Hallands Väderö; 1 fyrmästare, 1 (2:a klass) fyrvaktare, 1 fyrbitråde; föreslås till halvautomatisering, därest vid undersökning visar sig, att mistsignaleringsen vid fyren låter sig borttagas).	Indragning av fyrvaktarbefattningen 2 574 Indragning av fyrbitrådesbefattningen ... 2 448 Avlöningsminskning vid fyrmästarbefattningen i anledning av fyrens nedflyttning till 3:e klass (3 198—2 856) 342	5 364
	Garpen; 1 fyrmästare, 1 (2:a klass) fyrvaktare.	Indragning av fyrmästarbefattningen 3 198 Indragning av fyrvaktarbefattningen 2 574	5 772
Helautomatisering	Haken; 1 fyrmästare, 1 (2:a klass) fyrvaktare.	Indragning av fyrmästarbefattningen 3 060 Indragning av fyrvaktarbefattningen 2 460	5 520
	Fjärdgrund; 1 fyrmästare (3:e klass) 1 fyrvaktare	Indragning av fyrmästarbefattningen 2 982 Indragning av fyrvaktarbefattningen 2 688	5 670
	Saltviksudd; 1 fyrmästare (3:e klass)	Indragning av fyrmästarbefattningen 2 982	2 982
	Måsknöv; 1 fyrmästare, (3:e klass) 1 fyrvaktare.	Indragning av fyrmästarbefattningen 2 982 Indragning av fyrvaktarbefattningen 2 688	5 670
	Skansudd; 1 fyrmästare (3:e klass)	Indragning av fyrmästarbefattningen 2 730	2 730
	Femörehuvud; 1 fyrmästare, 1 (3:e klass) 1 extra fyrbitråde.	Indragning av fyrmästarbefattningen 2 856 Indragning av extra fyrbitrådesbefattningen 1 692	4 548
	Islandsberg; 1 fyrmästare, (3:e klass) 1 fyrvaktare.	Indragning av fyrmästarbefattningen 2 856 Indragning av fyrvaktarbefattningen 2 574	5 430
		Summa summarum kronor	49 392

av fyrrar med angivande av beloppen av avlöningsminskningar, förslagen kunna beräknas medföra. I sammanställningen har hänsyn ej tagits till extra vinter- och semesterbiträden. I överensstämmelse med vad som skett beträffande lotsstaten har vid ordinarie befattningar räknats med vederbörande fyrplats ortsgрупп i avlöningshänseende och med näst högsta löneklassen inom respektive lönegrader. Vid den enda i sammanställningen förekommande icke-ordinarie befattningen (Femörehuvuds fyrplats) har med hänsyn till av lotsstyrelsen fastställda avlöningsbestämmelser räknats med vederbörlig ortsgрупп och 1:a löneklassen för e. o. tjänstemän.

Utöver vad av sammanställningen framgår skulle föreslagen halv- el-

ler helautomatisering av förevarande fyrar medföra ytterligare personalförändringar såtillvida, att vid fyren Hallands Väderö tillkommer ett extra vinterbiträde, medan vid envar av fyrarna Haken, Fjärdgrund, Saltviksudde och Måsknuv följer indragning jämväl av en extra vinterbiträdesbefattning. Vidare är att erinra om uppkommande minskning i utgifterna för semesterbiträden. I förekommande fall tillkommande kostnader för tillsyningsmän bliva obetydliga. Allt som allt torde ifrågavarande förslag kunna beräknas medföra en årlig nettobesparing med omkring 60 000 kronor, dyrtidstillägg således inräknade, i kostnaderna för avlöning åt ordinarie och icke-ordinarie personal vid fyrinrättningen. Engångskostnaderna för de ifrågasatta förändringarna skulle med tillämpning av i det föregående därutinnan för de särskilda fyrarna upptagna belopp uppgå till sammanlagt omkring 200 000 kronor. Av vad som förut anförts framgår emellertid, att sistberörda belopp endast kan anses som approximativt.

Slutligen må framhållas, att genom halv- eller helautomatisering av fyrar ofta undvikas eljest nödvändiga tillbyggnader eller andra förbättringar av vederbörande bostadshus. Dylika arbeten äro t. ex. inom den närmaste tiden erforderliga vid Måsknuvs och Femörehuvuds fyrar, där est dessa skola bibehållas såsom bevakade fyrar. Kostnaderna för ifrågavarande husbyggnadsarbeten hava beträffande Måsknuvs fyr överslagsvis beräknats till 19 000 kronor.

Fyrskeppen.

Frågan om användandet av fyrskepp är ur ekonomisk synpunkt synnerligen betydelsefull.

Nuvarande fyrskepp och fyrskeppspersonal. För närvarande finnas 19 fyrskeppsstationer. Den ordinarie fyrskeppspersonalen utgöres av fyrmästare, fyrvaktare och fyrbiträden samt åtnjuter avlöning enligt det förut omförmälda avlöningsreglementet den 9 juni 1922 (nr 379) med däri genom kungörelsen den 12 juni 1925 (nr 244) vidtagna ändringar. Liksom fyrarna äro fyrskeppen i avlöningshänseende för vissa ordinarie befattningars vidkommande indelade i tre klasser, 1:a (högsta), 2:a och 3:e (lägsta) klassen. Av de nuvarande fyrskeppen äro 12 av 1:a klass, 6 av 2:a klass och tillhör 1 3:e klass. Indelningen är gjord sålunda, att samtliga maskindrivna fyrskepp äro hänfödda till 1:a klassen, medan till de övriga klasserna räknas de icke maskindrivna fyrskeppen, därvid det till 3:e klass hörande fyrskeppet är mindre än de andra. Jämväl icke-ordinarie fyrskeppspersonal finnes anställd. Å varje fyrskepp utövas befälet av den därstädes anställde fyrmästaren. Personalen å fyrskepp, som tillhör 1:a klassen, är talrikare än personalen å fyrskepp, tillhörigt någon av de båda andra klasserna; fyrskeppet av 3:e klass har den fåtaligaste personalen.

Samtliga fyrskepp utgöra mistsignalstationer. Nämnden har i annat sammanhang något redogjort för ifrågavarande mistsignalering, vilken förekommer i olika former, men vill nu härutinnan åter erinra om följande. Luftmistsignalering är anordnad å alla fyrskepp. Denna mistsignalering verkställes å de flesta fyrskeppen med tyfoner (sirener) för ånga eller komprimerad luft eller med elektriska luftmembransändare men sker å två fyrskepp genom klämtslag å klockor; sådana klockor finnas i reserv jämväl å övriga fyrskepp. Tillika äro de flesta fyrskeppen utrustade med signalkanoner, varmed, då från fyrskeppet observeras, att fartyg stävar mot grund, varningsskott avfyras. Den å vissa av fyrskeppen förekommande vattenmistsignaleringen äger rum medelst undervattensklockor för komprimerad luft eller med elektriska undervattensmembransändare. Å vissa fyrskepp finnas radiofyrrar för radiomistsignalering.

Kostnader. Kostnaderna för fyrskeppen äro mycket höga. Anskaffningskostnaden för ett tidsenligt byggt och utrustat fyrskepp synes för närvarande kunna beräknas till inemot 500 000 kronor. Utgifterna för avlöningar, förbrukningsartiklar, reparationer, underhåll, m. m. eller alltså samtliga för fyrskeppsdriften erforderliga kostnader torde uppgå till omkring 20 000 å 35 000 kronor för de mindre fyrskeppen och cirka 40 000 å 55 000 kronor för de större fyrskeppen, allt per fyrskepp och år räknat.

Organisationsnämnden:

Ersättande av fyrskepp med andra säkerhetsanstalter. I betraktande särskilt av de stora driftskostnaderna synes det organisationsnämnden framstå såsom önskvärt att, i den mån så lämpligen kan ske, användningen av fyrskepp inskränkes. Detta spörsmål får emellertid lösas under hänsynstagande i första hand till sjöfartens behov. I många fall torde fyrskeppen få anses vara erforderliga för skänkande av tillbörligt stöd för navigeringen. Å andra sidan synes för sjöfartens trygghet icke krävas, att samtliga nuvarande fyrskeppsstationer i fortsättningen bibehållas såsom sådana. Då fyrskepp först utlades, hade utvecklingen inom området för sjöfartssäkerhetsanstalterna icke på långt när nått samma stadium som för närvarande. Numera måste emellertid möjligheter stundom anses erbjuda sig att ersätta utlagda fyrskepp med andra säkerhetsanstalter utan att sjöfarten berövas den hjälp, varå densamma skäligen kan göra anspråk. Innan organisationsnämnden framlägger förslag i förevarande ämne, vill nämnden något ytterligare utveckla nu berörda allmänna synpunkter på frågan.

I våra dagar äro fyrskeppen ej de enda flytande säkerhetsanstalterna för belysning och avgivande av ljudsignaler i luften. Kombinerade lys- och ljudbojar tjäna liknande ändamål. Dessa bojar äro anordnade för belysning medelst gas. Luftmistsignaleringen från bojarna åstadkommes

i allmänhet hittills genom visslor eller klockor, som genom sjöhävningen sätts i funktion. Dock tillverkas även bojar, försedda med övervattens-klockor, å vilka slagen åstadkommas med kolsyredriven slagmekanism. Bojar av sistberörda slag erbjuda de fördelarna framför bojarna, där för ljudets frambringande sjöhävningen tages i anspråk, att alla slag mot klockan kunna bli lika kraftiga och ske med önskade tidsmellanrum. Slagmekanismen kan inrättas för oavbruten drift eller kombineras med dimventil (jämför ovan beträffande fyrarna). Lotsverket har ännu endast en boj med kolsyredriven slagmekanism för övervattensklocka.

Bojarna kunna även utrustas med undervattensklockor med kolsyredriven slagmekanism, ehuru någon sådan boj för närvarande icke är utlagd i våra farvatten.

Anskaffnings- och driftskostnaderna för lys- och ljudbojarna utgöra endast en bråkdel av motsvarande kostnader för fyrskeppen. Sålunda torde vid dessa bojar anskaffningskostnaderna kunna beräknas uppgå till omkring 10 000 å 25 000 kronor, beroende på bojarnas storlek och konstruktion, samt de årliga omkostnaderna till omkring 1 200 kronor för bojar med kolsyredriven slagmekanism och mellan 400 och 500 kronor för övriga här ifrågakommande bojar.

Emellertid måste framhållas, att å bojarna fyrljuset ej kan anbringas å sådan höjd över vattnet och ej givas den styrka, att detsamma blir synligt å så långt håll, som i fråga om fyrljuset från fyrskepp är möjligt. Olägenheterna av den mindre höjden över vattnet och den svagare ljusstyrkan kunna göra sig särskilt gällande vid hög sjö och oklart väder. Ej heller kunna från bojarna åstadkommas ljudsignaler av samma kraft som från fyrskepp. Om alltså i fråga om belysning och mistsignalering fyrskeppen kunna förlänas större effektivitet än bojarna, synes detta dock enligt nämndens mening icke utesluta, att det kan visa sig, att i några av de farvatten, där nuvarande fyrskeppsstationer äro belägna, sjöfarten kan på tillfredsställande sätt betjänas med de anordningar, som genom bojar erbjuda sig, och att i så fall vederbörande fyrskepp utan olägenhet kan utbytas mot en eller flera på lämpligt sätt placerade bojar.

Rörande frågan om valet mellan fyrskepp och bojar har till fyrskeppens fördel framhållits, utöver vad därutinnan nyss sagts, att desamma på grund av bemanningen kunna i görligaste mån hållas fria från nedisning, medan å bojarna avsevärd nedisning stundom kan uppstå, samt att bojar vintertiden på grund av isdrift eller isbildning i övrigt i allmänhet måste intagas något före tidpunkten för maskindrivna fyrskepps avgång från stationeringsorterna på grund av dylik anledning, beträffande vilka fyrskepp befälhavarna hava att bedöma, när fyrskeppen senast böra lämna sina stationer för vintern. Det sålunda framhållna synes nämnden vara att beakta särskilt beträffande nordliga vatten med sådan belägenhet, att resor för tillsyn och hämtning av därstädes utlagda bojar äro jämförelsevis långa. Äro däremot bojarna, såsom ofta torde vara fallet, stationerade

ej långt från lotsplats, fyrplats eller tjänstefartygs stationeringsort, torde isbildning å bojarna utan större omgång kunna bliva avlägsnad, i den mån så erfordras. Ätminstone i fall av bojs belägenhet i närheten av stationeringsort för tjänstefartyg synes tidpunkten för bojens intagande för vintern i ej alltför hög grad behöva avvika från den tid, ett i samma farvatten stationerat maskindrivet fyrskepp av orsak, varom här är fråga, nödgas lämna stationen. För övrigt är att erinra om att i fråga om tidpunkten för intagning vintertid ingen skillnad råder mellan bojar och fyrskepp utan eget framdrivningsmaskineri, samt att till gruppen dylika fyrskepp höra bland andra fyrskeppet Grepen i nedre norra lotsdistriktet och fyrskeppet Östra Kvarken i farvattnet med samma namn inom övre norra lotsdistriktet, vilket senare fyrskepp är det näst nordligaste av landets samtliga fyrskepp. I sydligare farvatten torde bojarnas underlägsenhet i förevarande avseenden ej vara av nämnvärd betydelse. För bojarna äro i vissa fall förordnade tillsyningsmän i likhet med vad beträffande de obemannade fyrarna är fallet.

Vidare må i detta sammanhang framhållas, att bojarna liksom fyrskeppen avse att utgöra ett stöd för navigeringen under de delar av året, då sjöfarten i allmänhet pågår. Vintertid, då ishinder är rådande, måste emellertid å vissa håll ändock företagas sjöresor, därvid befälhavarna stundom nödgas reda sig utan vare sig bojars eller fyrskepps hjälp.

Såsom ett särskilt slag av bojar torde kunna anses sådana fyrfartyg, vilka utan bemanning ligga förankrade å sina stationer. Med fyrskepp har ovan åsyftats och åsyftas jämväl i det följande bemannade sådana. Obemannade fyrfartyg hava icke kommit till användning inom lotsverket, men fartyg för ifrågavarande ändamål hava av svenskt företag byggts och levererats till vissa främmande länder. Vidkommande kostnaderna för anskaffning av fartyg av förevarande beskaffenhet må nämnas, att, enligt vad organisationsnämnden inhämtat, anskaffningskostnaderna för två dylika fartyg av olika storlek för ungefär tre år sedan beräknades till omkring respektive 50 000 och 70 000 kronor. Driftskostnaderna — d. v. s. samtliga omkostnader — torde kunna beräknas till mellan 1 000 och 2 000 kronor om året. De fyrfartyg, varom här är fråga, äro alltså dyrare i anskaffning än bojarna i allmänhet men erbjuda å andra sidan följande fördelar framför de senare. På grund av sin form intaga de förra i ström av stor kraft ett stabilare läge, låta sig hastigare och bekvämare bogseras samt kunna förankras i hamnar med grundare vatten. Fartygen äro dessutom under dager bättre synliga å sina stationer, och stationernas namn kunna målas på fartygssidorna. Vidare kunna förevarande fartyg förses med kraftigare belysnings- och mistsignalanordningar än dem, varmed de egentliga bojarna kunna utrustas, även om dessa anordningar å de obemannade fyrfartygen ej kunna inrättas för så stora effekter som beträffande apparater för ifrågavarande ändamål å de bemannade fyrskeppen är möjligt. Luft- och vattenmistsignaleringen å de obemannade fyr-

fartygen sker medelst klockor med kolsyredriven slagmekanism, vilken kan förenas med dimventil. Det synes möjligt, att de obemannade fyrfartygen stå bättre emot nedisning än vanliga bojar.

Enligt organisationsnämndens mening synes det kunna ifrågasättas att inom lotsverket göra försök med fyrfartyg utan bemanning. Om beträffande viss plats, där fyrskepp nu är förlagt, det icke kan anses vara för sjöfartens behov påkallat med en dylik säkerhetsanstalt, men sjöfarten därstädes dock befinnes böra erhålla något starkare stöd än genom de hittills inom lotsverket brukade bojarna, torde böra tagas i övervägande att utbyta vederbörande fyrskepp mot ett obemannat fyrfartyg. Sådant fartygs ovan angivna företräden beträffande bogsering och förankring äro jämväl att beakta.

Tydligt är, att den här nämnda typen av fyrfartyg kan vinna viss tillämpning även på en något mindre och billigare storlek, så att därigenom uppnås i någon mån de fördelar, som anses förbundna med typen.

Stundom kunna förhållandena vara sådana, att det vid prövning av spörsmålet om ersättande av fyrskepp med annan säkerhetsanstalt visar sig vara ur olika synpunkter önskvärt och lämpligt att i det ifrågavarande farvattnet bygga en fast fyr att i fyrskeppets ställe betjäna sjöfarten. Å landgrundningar, som sträcka sig från fastlandet, eller å undervattensgrund ute i sjön kunna uppbyggas fyrar, vilande på betongkasuner, vilka gjutas i land och sedermera föras ut och sänkas på platsen för den blivande fyren. Om fyren lämpligen kan bliva föremål för elektrifiering, kan densamma utrustas med sådana anordningar för belysning, luftmistsignalering, och, därest så anses erforderligt, vattenmistsignalering, vilka äro minst lika effektiva som motsvarande anordningar å fyrskepp. En fördel, som med fasta fyrar vinnes i jämförelse med såväl fyrskepp som andra flytande säkerhetsanstalter, är den till buds stående möjligheten att avskärma fyrskenet, så att blott vissa sektorer bliva belysta eller sektorer med olikfärgat fyrsken erhållas. Härigenom kan fyren t. ex. inrättas att leda fritt från befintliga grund. Fyrskenet från flytande säkerhetsanstalter låter sig icke på motsvarande sätt användas för ledning. Vid ersättande av fyrskepp med fasta fyrar måste man emellertid räkna med rätt stora anläggningskostnader i förhållande till kostnaderna för anskaffning av flytande obemannade säkerhetsanstalter.

Vid bedömandet av frågan om användandet av fyrskepp är vederbörlig hänsyn att taga till den i utveckling stadda formen av navigering, som radiopejlingen innebär. Beträffande omfattningen av den hittillsvarande och sannolika framtida utbyggnaden av radiofyrar, tillhörande lotsverket, vill organisationsnämnden hänvisa till vad nämnden därom anfört i samband med behandlingen av frågan om anställande hos lotsstyrelsen av en elektrotekniskt utbildad ingenjör. Här vill nämnden i berörda hänseende endast erinra om att avsikten är att å vissa av de fyrskepp, som ännu icke äro utrustade med radiofyrar (hittills hava fem fyrskepp dylik utrustning),

efter hand installera sådana fyrrar. För organisationsnämnden har framhållits, att i sjöfartskretsar radiofyrrar föredragas anordnade i första hand å lämpligt belägna fyrrskepp. Det anses nämligen, att risken för att förekommande felpejlingar skola medföra allvarliga följder i allmänhet är mindre, när radiofyren är inrättad å ett i öppet vatten liggande fyrrskepp, än när fyren är belägen i land. Det sålunda framhållna kräver givetvis beaktande, ehuru även vid pejling av radiofyrrar å fyrrskepp felaktiga observationer kunna vara riskfyllda med hänsyn till ofta i fyrrskeppens närhet belägna grund, för vilka fyrrskeppen äro ämnade att skydda. Beträffande radiofyrrarnas belägenhet vill nämnden jämväl erinra om, att enligt den av lotsstyrelsen efter samråd med kommerskollegium, telegrafstyrelsen, chefen för marininstaben och chefen för sjökarteverket uppgjorda planen, som torde komma att i huvudsak följas vid det fortsatta utbyggandet av lotsverkets radiofyrrar, dylika fyrrar äro avsedda att i åtskilliga fall komma till stånd vid optiska landfyrrar. För övrigt synes det nämnden antagligt, att anordnande av radiofyrrar å land eller å fyrrskepp stundom kan medföra eller bidra till, att något fyrrskepp måste anses obehövt och kan utbytas mot annan säkerhetsanstalt.

Förslag.

Med åberopande av ovanstående får organisationsnämnden nu framställa följande förslag.

Nämnden finner fyrrskeppet av 2:a klass *Utgrunden*, vilket är stationerat väster om *Utgrunden* i södra delen av *Kalmarsund*, böra ersättas med annan säkerhetsanstalt.

Inom lotsstyrelsen har sedan några år tillbaka denna fråga stått på dagordningen såtillvida, att till sådana arbeten rörande säkerhetsanstalterna, som enligt styrelsens mening böra komma till utförande under de närmaste åren, hänförts undersökningar rörande ersättande av fyrrskeppet *Utgrunden* med en, eventuellt två bottenfasta fyrrar. Medel till verkställande av dylika undersökningar hava dock ännu icke begärts.

Organisationsnämnden vill för sin del framhålla, att de översta delarna av förevarande grund torde bestå av löst liggande stenar, varför ett fyrbygge därstädes lärer nödvändigöra ett ganska omfattande undervattensarbete. Om en eventuell fyr avses böra elektrifieras, torde ihågkommas, att därvid ifrågakommande ledningsnät å *Öland* eller fastlandet icke erbjuda sådan garanti mot avbrott i strömmen, som särskilt med hänsyn till mistsignaleringen å fyren måste erfordras. Beträffande belysningen kan man gardera sig mot påföljden av strömavbrott genom monterande å fyren av en automatisk reservlampa för gas. Med hänsyn till risken för strömavbrott torde för fyrens drift få anordnas en kraftcentral å fastlandet eller *Öland*. Ehuru inga närmare beräkningar föreligga, torde dock, enligt vad för nämnden av tjänsteman hos lotsstyrelsen uppgivits, reser-

vationsvis kunna antagas, att anläggningskostnaderna för en fast fyr å Utgrunden komma att belöpa sig till omkring 400 000 kronor.

Ur sjöfartssynpunkt sett torde emellertid icke föreligga behov av annan säkerhetsanstalt å ifrågavarande plats än två goda lys- och ljudbojar. Fyrskeppet Utgrunden, som hör till de mindre fyrskeppen, har, jämte det i inseglingstrännan till Malmö förlagda fyrskeppet Malmö redd, avsevärt svagare ljusstyrka ävensom mindre lysvidd än något av övriga fyrskepp. En boj kan förses med lika eller bättre belysning än fyrskeppet. Mistsignaleringen å fyrskeppet, vilken sker medelst tyfon för ånga, är tämligen ljudsvag. Såvitt nämnden har sig bekant har fyrskeppet visat sig tillräckligt för ändamålet med säkerhetsanstalt i förevarande fall, och i betraktande av vad nu anförs synes detta ändamål kunna fyllas jämväl med två bojar.

Såsom skäl mot fyrskeppets ersättande med boj eller bojar har åberopats, att bojar förorsakade besvär med hänsyn till nödvändigheten att stundom intaga desamma för att ses om, och att särskilt i Östra lotsdistriktet funnes ett stort antal bojar, i anledning varav man i möjligaste mån borde undvika att förse detta distrikt med flera sådana anstalter. På grund härav vill nämnden erinra om, att jämväl fyrskeppet är i behov av regelbundet återkommande tillsyn i hamn, docka eller å slip och därvid måste avhätas från sin station, enär detsamma icke är försett med eget framdrivningsmaskineri. Även om bojar icke kunna bogseras med samma lätthet som fyrskeppet, synes det dock vara sannolikt, att utbyte av fyrskeppet mot två bojar icke kommer att förorsaka så stort merarbete inom distriktet i det hänseende, varom här är fråga, att med hänsyn därtill ett sådant utbyte icke bör komma till stånd. Beträffande tillsyn å bojarna, då desamma äro liggande på sina stationer, torde sådan tillsyn lämpligen kunna utövas av personalen vid Bergkvara lotsplats; bojarna komma att bliva förlagda inom synhåll för denna lotsplats.

Organisationsnämnden vill med hänsyn till det ovan sagda förorda, att fyrskeppet utbytes mot två bojar av vanligt slag. Härigenom undvikas de med anordnande av fast fyr förenade höga kostnaderna.

Vidare föreslår organisationsnämnden, att fyrskeppet av 1:a klass *Svinbådan* indrages. Detta fyrskepp är stationerat i norra Öresund sydväst om Höganäs. I sitt yttrande den 23 november 1932 över lotsstyrelsens framställning om anslag till lotsverket för budgetåret 1933/1934 anförde organisationsnämnden bland annat, att fyrskeppet *Svinbådan* syntes med fullt betryggande säkerhet kunna ersättas antingen med en eller två lysbojar eller ock med en mindre, automatisk fyr. Efter det närmare övervägande, nämnden numera ägnat denna fråga, anser sig nämnden böra förorda, att i stället för fyrskeppet en fast obehakad fyr bygges, även om jämförelsevis höga engångskostnader torde bliva förenade därmed. Norra Öresund är emellertid ett viktigt farvatten. Det nuvarande fyrskeppet tjänstgör som angöringspunkt för norrifrån kommande fartyg, och vid fyrskeppets in-

dragning torde berörda ändamål kunna bliva i högre grad tillgodosett genom en fyr än med boj. De högre effekter i fråga om belysning och mist-signaleri, vilka kunna uppnås vid en fyr, torde i förevarande fall vara önskvärda. Fyren synes böra byggas å Grollegrund eller Svinbådgrund samt inrättas för elektrisk drift med ström från fastlandet innanför, där tillförlitlig strömleverans torde vara att erhålla. Manövreringen av mist-signaleringen vid fyren bör ske från land. Förutom luftmistsignaleri torde, därest så anses erforderligt, jämväl vattenmistsignaleri kunna anordnas.

Enligt ett inom lotsstyrelsen upprättat preliminärt förslag till en bottenfast fyr såsom ersättning för Svinbådans fyrskepp skulle anläggningskostnaderna komma att uppgå till omkring 350 000 kronor.

Lotsuppassning för lämnande av lots till fartyg på sydgående genom Öresund äger rum å fyrskeppet Svinbådan, vilken uppassning sorterar under Öresunds norra lotsplats med personalen stationerad i Viken. Organisationsnämnden har i annat sammanhang föreslagit lotsuppassningens förläggande till land.

Vad härefter angår de i Flintrännen förlagda fyrskeppen av 2:a klass *Oskarsgrundet* och *Kalkgrundet* synes det organisationsnämnden, att desamma böra ersättas av andra säkerhetsanstalter. Frågan om indragning av dessa båda fyrskepp har tidigare varit föremål för överväganden inom lotsstyrelsen, därvid förslag framkommit att i fyrskeppens ställe uppföra bottenfasta fyror. I avbidan på avgörandet av den sedan länge på dagordningen stående frågan om upprensning av Flintrännen har emellertid slutligt ståndpunktstagande till spörsmålet om fyrskeppens indragning fått anstå. Organisationsnämnden anser, att förevarande båda frågor böra snarast bringas till sin lösning. Vid den slutliga prövningen lär jämväl böra tagas i övervägande, huruvida icke fyrskeppen lämpligen kunna ersättas med endast *en* fyr samt dessutom bojar. Denna fyr synes kunna lämpligen förläggas till skärningspunkten mellan Flintrännen och nordsydleden väster om grundflaket Sjollen. Hittills har i Flintrännen saknats någon orienteringspunkt, när vederbörande fyrskepp och bojar varit intagna. Detta har varit en mycket stor olägenhet, som skulle avhjälpas genom en bottenfast fyr. Om emellertid i övrigt bojar komme till användning såsom ersättning för de båda fyrskeppen, skulle engångskostnaderna väsentligen nedbringas.

Slutligen förordar organisationsnämnden, att undersökningar verkställas rörande möjligheterna att ersätta följande fyrskepp med andra säkerhetsanstalter, nämligen fyrskeppet av 1:a klass *Västra Banken* sydväst om Västra Finngrundsbanken utanför Gävle, fyrskeppet av 3:e klass *Grepen* i norra delen av Öregrundsgrepen, fyrskeppet av 2:a klass *Hävringe* ostsydost om Hävringe utanför Oxelösund och fyrskeppet av 1:a klass *Fladen* nordost om grundflaket Fladen i Kattegat, samt att därefter

de åtgärder vidtagas, vartill undersökningarna eventuellt kunna giva anledning.

Vidkommande de anordningar, mot vilka de förevarande fyrskeppen kunna antagas lämpligen utbytas, synes det nämnden, som om i de särskilda fallen en eller två vanliga lys- och ljudbojar skulle kunna ifrågakomma. Emellertid torde det även kunna tänkas att ersätta särskilt de tre förstnämnda fyrskeppen med obemannade fyrfartyg. Det lärer möjligen visa sig, att för ersättande av fyrskeppen Grepen och Hävringe med säkerhetsanstalter som nu nämnts mindre omfattande förbättrings- eller kompletteringsåtgärder beträffande fyrbelysning eller misttsignalering i övrigt för navigering i de ifrågavarande farvattnen böra vidtagas.

Lotsstyrelsen torde hava för avsikt att i händelse av bibehållande av fyrskeppet Hävringe framdeles föreslå anordnande av radiofyr å fyrskeppet. Nämnden vill emellertid ifrågasätta, huruvida icke i så fall dylik fyr i stället må kunna inrättas vid Hävringe fyrplats eller Enskärs obebakade fyr. Utexperimentering av radiofyranläggningar, avsedda att icke kräva stationerande av personal å platsen, torde för närvarande pågå. Särskilt om radiofyr anlägges i enlighet med vad nämnden nu ifrågasatt, torde eventuella betänkligheter mot ersättande av fyrskeppet Hävringe med annan flytande säkerhetsanstalt hava föga fog för sig. Ett dylikt utbyte av fyrskeppet synes emellertid enligt nämndens mening icke vara uteslutet att vidtaga, även om man stannar vid att icke anordna radiofyr vid fyrplatsen eller Enskärs fyr, eller innan radiofyr kommer till stånd därstädes. Fyrskeppet, som utlades först år 1927, tillkom för att betjäna den med malmskeppning från Oxelösund sysselsatta sjöfarten. Ifrågavarande fartyg torde undantagslöst vara utrustade med pejllapparater, varigenom till hjälp vid angöring av vederbörande inlopp till Oxelösund pejlingar kunna tagas från radiofyrarna å fyrskeppet Almagrundet och vid Stora Karlsö fyrplats, vilka radiofyrar komma att träda i funktion inom den närmaste tiden. Härigenom torde förevarande sjöfart bliva i mindre grad än vad för närvarande är fallet beroende av säkerhetsanstalt å platsen för det nuvarande fyrskeppet Hävringe.

Vad angår fyrskeppet Fladen torde detsamma icke lämpligen böra ersättas av annan säkerhetsanstalt, förrän ytterligare utbyggnad av radiofyrar vid västkusten ägt rum. För närvarande finnes endast en radiofyr därstädes, nämligen å Vinga fyrskepp.

Av vad förut anförts framgår, att i den mån av nämnden föreslagna eller eljest ifrågasatta utbyten av fyrskepp mot andra säkerhetsanstalter komma till stånd, stora besparingar beträffande driftsutgifterna för säkerhetsanstaltsväsendet äro att vinna. Om nu förevarande åtgärder fullt genomföras, torde dessa kostnadsminskningar kunna beräknas uppgå till omkring 200,000 kronor om året.

Livräddningsanstalterna.

Nuvarande organisation. Lotsverket har för närvarande 18 livräddningsstationer, nämligen

inom mellersta lotsdistriktet: Skärsände, Faludden och Visby;

inom östra lotsdistriktet: Gräsgård;

inom södra lotsdistriktet: Utlängan, Utklippan, Hanö, Brantevik, Sandhammaren, Ystad, Skanör, Hälsingborg, Höganäs, Arildsläge, Ängelholm och Torekov; samt

inom västra lotsdistriktet: Halmstad och Glommen.

Ifrågavarande stationer äro utrustade med antingen livbåt och raketapparat eller endast livbåt eller endast raketapparat. Livbåtarna utgöras av roddbåtar. För forsling landvägen av livräddningsattiraljen till sådana ställen å kusterna, där i de särskilda fallen båtarnas sjösättning eller raketapparaternas användning lämpligen kan äga rum, begagnas stationerna tillhörande vagnar, dragna av för ändamålet förhyrda hästar eller motorfordon.

Personalen utgöres å station med livbåt och raketapparat eller endast livbåt av 1 uppsyningsman, 1 båtstyrare och ett antal roddare, vanligen 10, samt å station med endast raketapparat av 1 uppsyningsman och biträden, i allmänhet 4.

Personalen åtnjuter dels arvoden enligt av lotsstyrelsen fastställd stat, dels ock särskild ersättning vid övnings- och räddningsföretag. Övningsföretag pläga äga rum vid varje station en gång om året.

Den nu gällande staten upptager årsarvoden å 168 kronor till 7 uppsyningsmän vid stationer med livbåt och raketapparat, å 144 kronor till 5 uppsyningsmän vid stationer med endast livbåt, å 129 kronor till 6 uppsyningsmän vid stationer med endast raketapparat, å 72 kronor till 12 båtstyrare, å 60 kronor till 123 roddare och å 45 kronor till 23 biträden. Dyrtidstillägg utgå å dessa arvoden.

I fråga om särskild ersättning för tjänstgöring vid övnings- och räddningsföretag äro bestämmelser meddelade i kungl. brev till lotsstyrelsen den 1 november 1918.

Förutom lotsverkets livräddningsstationer finnas åtskilliga livräddningsstationer, som tillhöra Svenska sällskapet för räddning av skeppsbrutna (livbåtsällskapet).

Viss utredning. Genom beslut den 15 januari 1932 anbefalldes Kungl. Maj:t lotsstyrelsen att verkställa utredning angående livräddningsväsendets framtida organisation och verksamhetsformer samt därefter inkomma med det förslag, som kunde av utredningen föranledas.

Med skrivelse till Kungl. Maj:t den 26 augusti 1932 överlämnade lotsstyrelsen dylik utredning. Därvid anförde styrelsen, att densamma ansåge sig icke böra ifrågasätta någon väsentlig ändring av livräddningsväsendets nuvarande organisation och verksamhetsformer. Däremot hade styrelsen för avsikt att beträffande lotsverkets livräddningsanstalter efter hand i vederbörlig ordning hemställa om anvisande av medel för åstadkommande av erforderliga förändringar, förbättringar och modernisering av den till dessa anstalter hörande materielen.

Ifrågavarande ärende är ännu ej slutbehandlat av Kungl. Maj:t.

Organisationsnämnden:

Icke heller organisationsnämnden har ansett anledning föreligga att förordna någon mera genomgripande förändring beträffande livräddningsväsendet. Några olägenheter av den samtidiga förekomsten av ett statligt livräddningsväsende och livbåtsällskapets anstalter hava, såvitt för nämnden är känt, icke försports.

Dock torde den till lotsverkets livräddningsstationer hörande materielen till en del vara i behov av förbättring och modernisering, varför medel synas böra ställas till förfogande för ifrågavarande ändamål, i den mån så må befinnas lämpligt. Särskilt lärer vara att överväga motorisering av livbåtarna vid vissa stationer, varjämte den redan påbörjade omändringen av vagnbeståndet i avsikt att göra vagnarna mera lämpade att dragas av motorfordon synes böra fortsättas. Organisationsnämnden har emellertid icke närmare ingått på förevarande spörsmål. Erforderliga framställningar i dessa ämnen torde komma att göras av lotsstyrelsen.

Vissa förenklingar beträffande det statliga livräddningsväsendet synas, på sätt nedan vidare omförmäles, böra genomföras.

Indragning av vissa lotsverkets livräddningsstationer. De första livräddningsstationerna vid landets kuster anlades i mitten på förra århundradet. Sedan denna tid hava på grund av olika omständigheter säkerheten till sjöss avsevärt ökat. Sålunda hava sjökorten blivit tillförlitligare, och säkerhetsanstaltsväsendet har väsentligen förbättrats och utvecklats. Segelfartygen hava till största delen ersatts av maskindrivna fartyg, varjämte fartygsstorleken och därmed maskinstyrkan vuxit. Faran av att under hårt väder driva på land har därför i hög grad minskats. Vidare är i detta sammanhang att erinra om skärpt fartygskontroll och förbättrad utbildning hos fartygsbefälet.

På grund härav hava strandningar och andra sjöolyckor blivit allt fåtaligare, vilket i sin tur haft till följd att utryckningar till räddningsföretag från livräddningsstationerna allt mera sällan förekomma. I synnerhet under senare tid har här åsyftade förändring varit påtaglig.

Genom telefon- och transportväsendets utveckling hava möjligheter beretts till utökning av livräddningsstationernas aktionsradier.

Lotsplatserna och fiskehamnarna äro numera utrustade med goda motorbåtar, med vilka i förekommande fall nödställda fartyg kunna bispringas.

Med hänsyn till vad sålunda framhållits har nämnden undersökt, huruvida tillräckliga skäl kunna anses förefinnas för upprätthållande i fortsättningen av samtliga nuvarande statliga livräddningsstationer, eller om icke vissa av dem skulle kunna indragas, utan att vederbörliga krav på livräddningsväsendets effektivitet därigenom behöva bliva eftersatta. Ehuru nämnden vid prövning av frågan om minskning av antalet stationer givetvis ansett stor försiktighet vara av nöden, har nämnden likväl funnit indragning böra kunna ske av stationerna *Hälsingborg*, *Arildsläge*, *Ängelholm* och *Glommen*. Till närmare utredning härom vill nämnden anföra följande.

Vid Hälsingborgs livräddningsstation, vilken anlades år 1876 och därvid tilldelades såväl livbåt som raketapparat, hava under tiden från och med år 1913 förekommit tre utryckningar för utförande av räddningsföretag. Dessa utryckningar, av vilka två ägde rum år 1926 och en år 1929, företogos, två till platser å kuststräckan Hälsingborg—Höganäs och en till en plats omkring en mil söder om Hälsingborg. Vid intet av de tre tillfällena kom emellertid den från Hälsingborgs livräddningsstation medförda livräddningsattiraljen till användning. Sålunda hade vid det första tillfället även livbåten från Höganäs livräddningsstation kommit tillstådes, med vilken båt besättningen å den havererade kuttern räddades. I det andra fallet bärgades det nödställda fartygets besättning annorledes än av personal vid livräddningsstation, under det att i det tredje fallet livbåten från Hälsingborg ej behövde sjösättas, enär fara för det fartyg, för vars bispringande utryckning skett, ej längre ansågs föreligga.

Arildsläge å sydvästra stranden av Skälderviken belägna livräddningsstation inrättades år 1857 och är tilldelad allenast raketapparat. Under tiden från och med år 1913 har ingen annan verksamhet för utförande av räddningsföretag förekommit, än att vid ett tillfälle år 1930, sedan nödsignaler från en motorgaleas observerats, livräddningsattiraljen iordninggjordes och vakt hölls under en natt, efter vars förlopp emellertid intet spår efter fartyget kunde upptäckas.

Från Ängelholms år 1879 anlagda, likaledes med endast raketapparat utrustade livräddningsstation har efter år 1912 utryckning för utförande

av räddningsföretag skett endast en gång, nämligen vid ett tillfälle år 1929. Raketapparaten behövde emellertid därvid ej komma till användning, enär besättningen å det nödställda fartyget, en motorseglare på drift i Skälderviken, bärgades medelst livbåten från Höganäs livräddningsstation.

Hälsingborgs, Arildsläge och Ängelholms livräddningsstationer äro alla belägna ej långt från Höganäs livräddningsstation vid norra delen av Öresund. De kortaste landsvägsförbindelserna mellan envar av förstnämnda tre livräddningsstationer och Höganäs uppgå till endast omkring respektive 2, 1 och 2½ mil. Landsvägsförbindelsen mellan Ängelholm och Torekovs omedelbart norr om Skälderviken belägna livräddningsstation torde utgöra ej mera än omkring 3 mil. I de trakter, varom här är fråga, är vägnätet synnerligen rikt utvecklat och vägarnas beskaffenhet i allmänhet mycket god. Med hänsyn till angivna omständigheter torde med hjälp av motorfordon livräddningsattiraljen från Höganäs eller Torekovs livräddningsstationer snabbt kunna transporteras till platser vid kusterna inom de områden, inom vilka hittills räddningsverksamhet från Hälsingborgs, Ängelholms och Arildsläge livräddningsstationer förutsatts kunna äga rum. Ur säkerhetssynpunkt synas därför inga berättigade farhågor kunna hysas mot indragning av sistnämnda tre stationer. Denna mening vinner även stöd däri, att, i enlighet med vad ovan anförts, hittills åtminstone vid två tillfällen personalen från Höganäs livräddningsstation utfört räddningsföretag vid platser, till vilka samtidigt jämväl personalen från respektive Hälsingborgs och Ängelholms livräddningsstationer utryckt.

I samband med indragning av livräddningsstationen i Hälsingborg torde raketapparaten därstädes böra överflyttas till Höganäs livräddningsstation, som för närvarande är tilldelad endast livbåt. Torekovs livräddningsstation är däremot redan nu utrustad med såväl livbåt som raketapparat.

Vidkommande härefter Glommens omkring 1½ mil nordväst om Falkenberg belägna livräddningsstation, vilken inrättades år 1918 och är tilldelad både livbåt och raketapparat, har vid densamma intet livräddningsföretag utförts. Av livbåtsällskapets stationer äro två belägna ej långt från Glommen. Stationen därstädes synes icke vara av behovet påkallad.

Viss förändring beträffande materielen vid Visby livräddningsstation. Vad i övrigt angår livräddningsstationerna vill nämnden endast framhålla, att den Visby livräddningsstation tilldelade livbåten synes kunna indragas. Vid denna station, som alltsedan sin tillkomst år 1883 är utrustad med raketapparat och år 1888 erhöll livbåt, hava under tiden från och med år 1913 förekommit åtta utryckningar för utförande av livräddningsföretag, därvid emellertid i intet fall livbåten medförts. Stationens utrustning läser utan olägenhet kunna begränsas till raketapparat.

Förslag.

Organisationsnämnden föreslår alltså, *dels* att indragning sker av ej mindre Hälsingborgs, Arildsläge och Ängelholms livräddningsstationer, vilkas verksamhet synes kunna övertagas av livräddningsstationerna i Höganäs och Torekov, än även Glommens livräddningsstation, *dels ock* att livbåten vid Visby livräddningsstation indrages.

Kostnadsminskningar. Vid envar av Hälsingborgs och Glommens livräddningsstationer äro anställda 1 uppsyningsman, 1 båtstyrare och 10 roddare, medan bemanningen vid vardera av Arildsläge och Ängelholms livräddningsstationer utgöres av 1 uppsyningsman och 4 biträden. Årsarvodena till denna, i händelse av stationernas indragning ej längre erforderliga personal uppgå till sammanlagt (840+840+309+309) 2 298 kronor. Därest den vid Hälsingborgs livräddningsstation befintliga raketapparaten överflyttas till Höganäs livräddningsstation, synes årsarvodet till uppsyningsmannen vid sistnämnda station böra höjas från 144 kronor till 168 kronor. Vid Visby livräddningsstation består personalen av 1 uppsyningsman, 1 båtstyrare och 10 roddare. Om livbåten vid denna station indrages, lärer uppsyningsmannens arvode böra minskas från 168 till 129 kronor, varjämte båtstyraren med ett arvode av 72 kronor blir obehöfvig, samt de 10 roddarna med arvoden å tillhopa 600 kronor böra ersättas av 4 biträden med arvoden å sammanlagt 180 kronor. Årskostnaderna för arvoden vid stationen, nu 840 kronor, komme alltså att nedgå med (39 + 72 + 420) 531 kronor.

Genomförande av organisationsnämndens ifrågavarande förslag skulle således medföra en årlig minskning med omkring 2 800 kronor i arvodena — för närvarande omkring 12 000 kronor om året — till personalen vid livräddningsstationerna, vartill kommer besparing i fråga om dyrtidstilllägg. Dessutom skulle uppstå minskning i kostnader för underhåll av anläggningar och materiel samt för övningar.

Sannolikt komma nämndens förevarande förslag att medföra vissa mindre engångskostnader för modernisering av vagnmateriel i och för transport medelst motorfordon.

Distriktsindelningen. — Tjänstefartygen.

Nuvarande ordning. Såsom inledningsvis närmare omförmålts är riket för närvarande indelat i sex lotsdistrikt. Varje distrikt förestås av en lotskapten, vilken i tjänstegöromålen biträdes av en lotslöjtnant. Å distriktsexpeditionerna finnas dessutom anställda expeditions- och kontorsbiträden.

Varje lotskapten har till sitt förfogande ett tjänstefartyg för verkställande av inspektions- och andra resor i tjänsteärenden.

Historik. Enligt 1820 års förordning angående lotsverket voro rikets kuster och närliggande farvatten med avseende å där belägna lots- och fyrplatser samt livräddningsstationer för skeppsbrutna delade i tre distrikt, vilka åter voro indelade i tillhopa femton lotsfördelningar. Denna indelning bibehölls till år 1877, då distriktens antal minskades till två och fördelningarnas till elva. År 1882 borttogs distriktsindelningen och lotsfördelningarnas antal bestämdes till åtta. Dessa lotsfördelningar stodo under befäl av en lotskapten såsom fördelningschef med en överlots av första grad eller en lotslöjtnant såsom närmaste man och biträde i expeditionsgöromålen. Med ifrågavarande överlots- och lotslöjtnantsbefattningar var dock förenad skyldighet att tillika vara lotsförman på den till huvudorten inom fördelningen förlagda lotsplatsen.

I samband med framläggande av förslag till ny stat för lotsverkets befäl hemställde *lotsstyrelsen* i skrivelse till Kungl. Maj:t den 21 november 1902, att lotsfördelningarna under ändrad benämning av lotsdistrikt skulle minskas till sex. En sådan åtgärd ansåge *lotsstyrelsen* vara önskvärd för att i möjligaste mån begränsa den ökning av förvaltningskostnaderna, som skulle uppstå genom ökade löner. Dessutom skulle åtgärden medföra, förutom förenkling och lättnad vid ärendenas behandling, inskränkning av de i underhåll synnerligen kostsamma chefsångarna till det antal, som tjänstens skötande på ett fullt tillfredsställande sätt med nödvändighet krävde.

I enlighet med *lotsstyrelsens* sålunda framlagda förslag fattade Kungl. Maj:t den 30 september 1904 beslut om den nu gällande distriktsindelningen.

Tidigare ifrågasatt minskning i antalet distrikt. I sitt den 15 mars 1913 avgivna betänkande anförde *lotsverkets lönerogleringskommission* i förevarande ämne följande:

Inom kommissionen hade fråga uppstått, huruvida icke en reducering av lotsdistrikten från sex till fem kunde ske. Kommissionen hade tänkt sig att östra distriktet skulle uppdelas på södra och mellersta distrikten sålunda, att till mellersta distriktet komme att hänföras farvattnet t. ex. till trakten vid Västervik och till södra distriktet lades återstoden av östra distriktet. En lotslöjtnant kunde därvid stationeras i Västervik eller annan plats inom distriktet. Sedan kommissionen emellertid inhämtat, att anordningen icke skulle vara till gagn för sjöfarten och att någon besparing därav icke vore att förvänta, hade kommissionen låtit planen förfalla.

Vederbörande departementschef anförde i frågan:

Med avseende å den av kommissionen berörda frågan om minskning av antalet lotsdistrikt delar jag kommissionens uppfattning och anser, att någon förändring i detta avseende icke för närvarande bör ifrågakomma. Även om en undersökning skulle mot förmodan giva vid handen, att göromålens omfattning för lotsbefälet icke skulle lägga hinder i vägen för en utvidgning av ett eller annat distrikt, så skulle dock säkerligen de förstörade avstånden från distriktets huvudort, där chefsångaren är förlagd, inom kort framkalla behov av snabbare — och därigenom såväl i anskaffning som drift och underhåll kostsammare — ångare för att tillgodose kravet på lotsbefälets skyndsamma inställelse vid avlägset belägna delar av distriktet. Jag tror därför att, åtminstone intill dess att nuvarande chefsångare av annan anledning behöva ersättas med nya, det skulle vara ur ekonomisk synpunkt mindre lämpligt att göra ändring i nuvarande distriktsindelning.

Frågan om förändrad distriktsindelning har sedermera icke varit uppe.

Organisationsnämnden:

Icke heller organisationsnämnden har funnit sig böra för närvarande föreslå någon ändring i distriktsindelningen.

Emellertid torde nämndens i det föregående framlagda förslag beträffande lots- och fyrplatser och därstädes stationerad personal vara ägnade att minska arbetet för vederbörande distriktsbefäl. Detta lär komma att gälla såväl arbetet å distriktsexpeditionerna som lotsbefälet åliggande inspektions- och andra resor i tjänsteärenden. I ett eller annat distrikt torde minskningen i arbetsbördan komma att bliva tämligen väsentlig. Nämnden föreslår därför, att, sedan ifrågavarande förslag helt eller till större delen genomförts, undersökning verkställas angående minskning i distriktens antal. Genom en reducering av distrikten torde besparingar och förenklingar i fråga om förvaltningen vara att vinna.

Vid utökning av omfattningen av nuvarande distrikt torde kunna tänkas, att distriktsbefälet i något fall befinnes böra lämpligen utgöras av en chef och två lotslöjtnanter, den ene stationerad annorstädes än å distriktets huvudort.

Vidare synes i samband med spörsmålet om förändrad distriktsindelning böra undersökas lämpligheten av att för de med lotskaptenernas nuvarande tjänstefartyg företagna inspektionsresorna och verkställda lättare arbetena använda mindre fartyg och således begagna fartyg av

förstberörda slag endast för tyngre arbeten. Då de för närvarande använda tjänstefartygen äro mycket dyrbara i såväl drift som underhåll, torde ej oväsentliga kostnadsbesparingar kunna uppstå härigenom. De för de tyngre arbetena avsedda fartygen skulle komma till användning endast under vårarna, och deras besättningar borde därför kunna utnyttjas jämväl å de mindre fartygen. Dessa synas böra bliva motordrivna. Uteslutet borde icke vara att tilldela ett distrikt mer än ett dylikt mindre fartyg. Genom den av nämnden här antydda anordningen synas möjligheter beredas att undanröja de olägenheter, som kunna uppstå till följd av långa kuststräckor hos distrikten. Minskningen av antalet distrikt skulle alltså kunna i betydande grad underlättas.

BLVAGOR

Antal fartyg, för vilka under nedanstående år lots anlitas.¹

Lotsdistrikt och lotsplatser	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
<i>Övre norra</i>										
Salmis	132	98	48	46	41	30	31	45	32	62
Kalix	228	285	184	197	188	226	239	159	247	287
(Malören)	144	194	146	138	119	144	159	103		
Töre	47	74	58	36	24	66	90	65	53	68
Luleå	885	1 217	767	1 294	885	1 118	918	487	271	509
Rönnskär	362	447	333	453	464	476	453	399	327	445
Romelsö.....	102	178	94	97	107	100	63	65	71	75
Ursviken	491	617	504	604	667	703	633	544	441	494
Bjuröklubb	64	68	35	46	50	57	41	20	11	14
Ratan	198	221	182	260	277	263	242	192	178	197
Bredskär	617	545	467	630	680	698	637	607	504	620
Järnäs	289	344	314	357	406	432	361	290	260	275
Skag	346	446	401	490	516	532	487	449	464	504
Ulvö	203	232	187	237	228	231	258	255	235	201
Summa	4 108	4 966	3 720	4 885	4 652	5 076	4 612	3 680	3 094	3 751
<i>Nedre norra</i>										
Härnö	1 481	1 579	1 477	1 625	1 675	1 730	1 665	1 275	1 143	1 430
Sundsvall	1 948	1 995	1 914	2 059	2 082	2 272	2 015	1 684	1 344	1 847
Stockviken	162	160	172	179	186	194	197	190	140	181
Hudiksvall	531	587	518	620	536	602	563	511	333	484
Lilljungfrun	1 226	1 166	1 067	1 162	1 228	1 291	1 248	994	1 045	1 189
Gåsholma	190	137	138	185	164	188	185	186	121	186
Gävle	1 682	1 705	1 375	1 784	1 731	1 973	1 843	1 567	1 298	1 651
Fagervik	68	54	54	72	90	79	78	51	83	105
(Örskär)	11	9	13	11	20	14	9	5		
Öregrund	105	117	145	123	135	149	112	105	76	76
Svartklubben	402	448	332	371	363	401	310	270	300	426
Summa	7 806	7 957	7 205	8 191	8 210	8 893	8 225	6 838	5 883	7 575
<i>Mellersta</i>										
Arholma	107	107	123	143	162	218	149	142	78	84
Söderarm	70	58	61	57	60	77	47	45	41	42
Furusund	873	933	769	807	837	944	787	690	573	604
Sandhamn.....	1 549	1 755	1 843	2 073	2 428	2 205	2 441	2 540	2 329	2 117
Stockholm.....	1 782	1 822	1 701	1 984	2 074	2 077	2 058	1 973	1 749	1 615
Mälaren	334	435	382	565	547	610	631	467	476	713
Dalarö	866	817	1 054	960	812	955	733	614	372	370

¹ Anm. De inom parentes angivna lotsplatserna äro numera indragna eller sammanslagna med (till) andra lotsplatser.

Lotsdistrikt och lotsplatser	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Huvudskär	33	31	94	28	29	25	23	35	39	24
Landsort	614	621	738	761	676	800	656	530	475	551
Sävösund	46	42	52	50	46	28	47	44	18	36
Visby	322	287	311	343	283	290	266	285	229	205
Fårösund	213	153	175	177	200	222	176	106	131	152
Kylej	295	374	284	294	266	308	269	188	93	107
Slite	150	178	219	202	177	205	182	127	134	101
(Härvik).....	13	6	13	3						
(Ljugarn)	17	23	18	10	25	17	19	14	13	
Ronehamn	17	16	23	12	15	33	16	28	35	32
Burgsvik	42	54	40	50	46	23	42	36	22	29
Klintehamn	55	38	42	32	44	36	54	27	35	57
Summa	7 398	7 750	7 942	8 551	8 727	9 073	8 596	7 891	6 842	6 839
<i>Östra</i>										
Nyköping	48	39	56	52	31	42	36	28	21	20
Oxelösund.....	1 894	1 900	1 961	2 183	2 035	2 208	1 938	1 750	1 362	1 267
Norrköping	733	722	738	812	815	809	733	678	550	500
Arkö	382	529	446	541	446	484	487	403	332	306
(Mem).....	22	11	25	20						
Häradskär.....	137	156	128	169	156	117	118	115	81	78
Stedsholmen	34	56	42	104	106	60	65	51	36	49
Idö	650	672	643	779	837	764	679	674	494	500
(Strupö).....	85	120	119	141	163	162	124	108	115	50
Kråkelund.....	65	56	68	74	59	50	34	38	27	77
Figeholm	56	99	78	99	140	108	124	110	66	81
Oskarshamn	635	679	779	784	803	748	810	683	482	485
Påskallavik	93	126	151	212	194	147	124	103	86	135
(Vällö)	22	29	24	25	23	3				
Mönsterås	153	113	84	58	165	110	87	60	35	17
Timmer nabben ...	73	48	71	39	40	32	24	37	46	37
(Pataholm)	12	3								
Borgholm	49	54	52	54	62	54	59	65	30	28
Skäggenäs	306	359	327	397	416	335	319	266	171	149
Kalmar	1 029	997	1 072	1 322	1 437	1 382	1 259	1 279	975	787
Bergkvara	199	157	174	230	243	198	198	106	96	52
Degerhamn	87	133	118	127	138	122	148	85	60	35
Summa	6 764	7 055	7 156	8 222	8 309	7 935	7 366	6 639	5 065	4 653
<i>Södra</i>										
Långören	45	44	34	51	28	27	53	42	64	36
Aspö	531	485	432	557	536	582	475	393	347	276
Arpö	42	70	39	81	64	55	95	58	24	9

Lotsdistrikt och lotsplatser	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Gökalv	303	361	325	390	388	395	396	333	277	321
Tärnö	58	102	90	129	94	102	72	31	25	44
Karlshamn	633	784	693	889	831	667	498	434	329	600
Pukavik	46	53	16	42	39	30	7	4	11	4
(Hanö)	17	20	22	10	27	9				
Sölvesborg	364	438	406	416	464	430	410	396	382	333
Åhus	567	498	515	528	506	511	520	546	492	500
Simrishamn	313	320	305	393	292	265	319	287	250	219
Ystad	445	454	471	479	529	485	456	474	313	383
Trälleborg	388	206	277	267	243	335	283	231	215	214
Öresunds södra ...	417	241	182	182	210	324	173	167	124	106
Limhamn	548	718	678	667	751	802	721	584	686	747
Malmö	2 330	2 058	1 947	2 065	2 037	2 069	1 936	2 147	2 138	2 156
Landskrona	576	591	629	719	670	664	588	533	485	422
Råå	504	615	507	592	358	486	445	190	185	187
Hälsingborg	1 711	1 540	1 672	1 638	1 554	1 551	1 723	1 608	1 521	1 425
Öresunds norra ...	239	102	81	100	95	188	106	125	90	81
Höganäs	300	263	289	279	340	331	274	180	123	152
Torekov	25	16	8	12	7	—	2	11	5	7
Summa	10 402	9 979	9 618	10 486	10 063	10 308	9 552	8 774	8 086	8 222
<i>Västra</i>										
Halmstad	733	850	762	924	829	878	873	753	530	500
Falkenberg	169	190	205	219	207	159	206	171	109	81
Varberg	222	197	245	247	259	259	304	289	216	227
Mönster	10	13	12	8	3	18	8	13	10	11
(Vrångö)	621	759	915	1 002	1 045	1 007	1 264			
(Brännö)	1 877	1 679	1 557	1 714	1 780	2 085	1 860			
Vinga								2 956	2 829	2 783
Göteborg	2 252	2 139	2 210	2 455	2 429	2 721	2 707	2 577	2 561	2 456
Marstrand	224	173	178	224	156	133	115	123	93	142
Uddevalla	113	110	101	111	102	102	112	117	87	101
Käringö	41	61	29	45	28	27	19	14	15	22
Lysekil ...	557	547	361	946	887	928	745	483	321	278
Smögen	538	671	451	838	887	934	783	381	375	188
Dyngö	108	160	103	198	225	156	124	41	24	15
Väderöarna	24	28	13	32	21	61	54	30	18	4
Havstenssund	87	96	50	89	95	85	107	45	32	28
Nordkoster	69	65	38	62	63	75	45	20	33	25
Strömstad	151	188	98	263	218	251	217	91	115	69
Summa	7 796	7 926	7 328	9 377	9 234	9 879	9 543	8 104	7 368	6 930
Summa summarum	44 274	45 633	42 969	49 712	49 195	51 164	47 894	41 926	36 338	37 970

Antal fartyg, för vilka under nedanstående år såväl lotspenningar som hemvägsersättning erlagts utan att lots anlitas.¹

Lotsdistrikt och lotsplatser	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
<i>Övre norra</i>										
Salmis	11	16	21	10	15	—	—	—	1	1
Kalix	2	4	1	1	4	1	3	2	8	—
(Malören)	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Töre	—	—	—	—	—	2	—	3	—	—
Luleå	18	3	16	2	1	—	1	—	5	2
Rönnskär	3	2	3	6	3	—	—	4	8	9
Romelsö	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ursviken	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3
Bjuröklubb	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Ratan.....	21	28	23	24	30	4	5	7	6	7
Bredskär	156	60	21	23	14	10	2	82	80	18
Järnäs	13	8	7	6	3	5	19	7	11	9
Skag	1	19	14	13	13	6	18	14	17	15
Ulvö	2	4	2	4	12	21	21	19	13	17
Summa	227	144	109	89	95	49	69	138	151	81
<i>Nedre norra</i>										
Härnö	243	183	197	196	208	179	195	173	165	169
Sundsvall	90	80	72	95	63	77	104	152	49	91
Stockviken	1	—	—	—	1	1	3	6	3	2
Hudiksvall	14	26	9	28	12	16	16	12	6	11
Lilljungfrun	32	16	34	72	47	56	52	26	30	32
Gåsholma	—	2	—	1	3	5	8	—	—	7
Gävle... ..	24	15	11	9	11	24	17	22	16	28
Fagervik	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(Örskär).....	7	6	2	3	—	12	7	5	—	—
Öregrund	7	5	3	10	6	4	1	1	2	2
Svartklubben	—	2	3	3	5	3	7	5	3	1
Summa	418	335	331	417	356	377	410	402	274	343
<i>Mellersta</i>										
Arholma	65	43	13	22	15	9	12	—	—	—
Söderarm	427	435	363	301	223	213	207	214	216	186
Furusund	946	851	710	617	509	461	442	462	423	372
Sandhamn	6	—	—	—	—	—	—	2	3	8
Stockholm	299	374	346	239	220	178	147	160	102	87
Mälaren.....	19	2	5	31	7	1	—	3	—	2
Dalarö	31	5	28	—	24	3	14	—	1	10

¹ Se Anm. å sid. 201.

Lotsdistrikt och lotsplatser	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Huvudskär	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Landsort	52	28	44	22	29	14	49	?	13	16
Sävösund	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—
Visby	10	24	17	12	23	27	10	—	33	20
Fårösund	10	10	—	1	—	2	1	—	1	4
Kylej	1	—	2	1	—	3	2	—	—	—
Slite	6	15	39	23	2	3	3	—	4	—
(Härvik)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(Ljugarn)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ronehamn	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
Burgsvik	—	1	1	—	3	—	—	—	2	2
Klintehamn	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
Summa	1 874	1 788	1 568	1 269	1 061	916	889	841	798	707
<i>Östra</i>										
Nyköping	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Oxelösund	3	3	8	5	3	—	—	2	—	3
Norrköping	—	1	4	—	2	5	—	—	—	3
Arkö	1	10	10	1	9	5	—	2	2	3
(Mem)	1	2	4	—	—	—	—	—	—	—
Häradsjär	—	1	6	2	1	—	6	11	5	8
Stedsholmen	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1
Idö	—	4	3	—	2	—	2	3	5	10
(Strupö)	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Kråkelund	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Figeholm	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Oskarshamn	—	—	—	—	4	1	4	4	1	8
Påskallavik	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—
(Vällö)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mönsterås	1	1	—	1	—	—	—	—	1	—
Timmernabben ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(Pataholm) ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Borgholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Skäggenäs	4	17	21	12	8	4	2	4	5	11
Kalmar	5	14	6	10	2	4	—	3	4	5
Bergkvara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Degerhamn	—	—	—	—	—	—	—	—	14	8
Summa	15	55	62	31	31	20	14	31	40	65
<i>Södra</i>										
Långören	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aspö	4	22	4	12	4	6	2	8	9	11
Arpö	—	8	5	10	4	4	10	3	1	—

Lotsdistrikt och lotsplatser	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Gökalv	11	17	9	15	18	9	17	27	25	27
Tärnö.....	—	—	—	—	—	1	2	1	1	—
Karlshamn	77	114	96	71	91	99	53	49	36	153
Pukavik	—	—	—	1	1	1	2	1	—	—
(Hanö)	—	3	1	7	4	—	—	—	—	—
Sölvesborg	14	18	33	23	10	32	28	17	15	29
Åhus	—	4	14	16	10	20	40	62	31	43
Simrishamn	2	6	3	8	19	26	27	54	71	46
Ystad.....	53	73	106	94	104	113	106	126	99	90
Trälleborg.....	73	111	134	122	138	132	126	77	98	78
Öresunds södra ...	13	18	12	23	20	25	14	4	—	7
Limhamn	138	162	162	181	272	213	231	233	270	58
Malmö	343	471	742	661	524	449	587	552	644	570
Landskrona	80	120	164	170	176	185	167	116	173	151
Råå	17	26	63	30	17	30	28	5	6	15
Hälsingborg	304	314	462	347	258	267	279	300	361	255
Öresunds norra ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Höganäs.....	63	63	73	94	97	84	89	100	103	113
Torekov.....	4	—	—	—	—	10	—	7	—	2
Summa	1 196	1 550	2 083	1 885	1 767	1 706	1 808	1 742	1 943	1 648
<i>Västra</i>										
Halmstad	175	357	251	493	346	468	404	358	199	182
Falkenberg	12	25	25	43	37	40	46	84	78	24
Varberg.....	26	28	48	27	34	53	18	63	47	41
Mönster.....	3	1	—	1	1	—	3	13	3	1
(Vrångö)	113	111	144	137	146	111	100	—	—	—
(Brännö)	67	52	37	43	54	24	29	—	—	—
Vinga.....	—	—	—	—	—	—	—	108	80	131
Göteborg	300	198	205	244	202	191	209	176	149	219
Marstrand.....	34	15	27	37	41	50	21	49	42	25
Uddevalla	1	3	3	15	9	1	2	20	—	8
Käringö.....	13	10	5	37	32	31	22	51	24	17
Lysekil	155	208	145	398	286	275	143	221	123	139
Smögen.....	53	72	62	162	186	152	101	93	50	71
Dyngö	7	12	3	3	11	4	8	9	1	—
Väderöarna	2	1	—	4	—	1	2	3	1	1
Havstenssund	6	11	6	8	6	8	7	12	13	1
Nordkoster	9	6	2	8	12	6	6	18	16	5
Strömstad.....	34	52	37	54	87	49	38	26	55	29
Summa	1 010	1 162	1 000	1 714	1 490	1 464	1 159	1 304	881	894
Summa summarum	4 740	5 034	5 153	5 405	4 800	4 532	4 349	4 558	4 087	3 738

Antal fartyg, för vilka under nedanstående år enbart lotspenningar erlagts utan att lots anlitas.¹

Lotsdistrikt och lotsplatser	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
<i>Övre norra</i>										
Salmis	5	43	37	27	59	26	19	—	—	—
Kalix	—	1	—	—	4	—	—	—	—	—
(Malören)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Töre	2	—	1	—	8	—	—	—	—	—
Luleå	4	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Rönnskär	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Romelsö	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ursviken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bjuröklubb	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ratan	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bredskär	—	—	—	—	—	—	5	10	20	12
Järnäs	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Skag	—	1	—	—	—	—	—	—	2	—
Ulvö	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	13	45	38	29	71	26	24	10	22	12
<i>Nedre norra</i>										
Härnö	—	14	2	9	—	—	—	—	—	—
Sundsvall	3	7	7	—	1	—	—	—	—	3
Stockviken	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Hudiksvall	—	14	—	—	7	—	—	—	1	1
Lilljungfrun	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gåsholma	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gävle	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Fagervik	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(Örskär)	—	—	—	—	—	—	3	3	—	—
Öregrund	—	—	—	—	—	—	5	7	4	8
Svartklubben	1	—	—	1	—	—	—	—	—	3
Summa	12	35	9	10	11	—	8	10	5	18
<i>Mellersta</i>										
Arholma	2	—	—	—	6	—	—	—	—	—
Söderarm	164	226	251	281	340	319	348	318	328	324
Furusund	194	245	271	306	379	342	361	357	361	359
Sandhamn	4	25	10	10	23	11	22	34	29	41
Stockholm	43	46	43	51	34	46	54	50	54	65
Mälaren	103	106	129	180	177	118	148	146	205	165
Dalarö	10	35	16	33	7	27	13	—	21	46

¹ Se Anm. å sid. 201.

Lotsdistrikt och lotsplatser	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Gökalv	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tärnö.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Karlshamn	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Pukavik.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(Hanö)	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—
Sölvesborg	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Åhus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Simrishamn	—	—	—	—	2	—	—	—	—	1
Ystad	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—
Trelleborg.....	—	3	19	13	17	8	1	8	13	7
Öresunds södra ...	—	—	—	—	—	1	—	10	12	10
Limhamn	—	—	—	—	41	129	82	95	59	81
Malmö	90	—	—	214	274	265	249	240	270	299
Landskrona	—	—	—	—	—	2	1	6	19	—
Råå	—	—	—	—	—	46	54	16	—	10
Hälsingborg	—	—	—	21	20	18	19	30	27	43
Öresunds norra ...	—	—	—	—	—	6	1	—	—	—
Höganäs	3	1	3	—	—	—	1	1	11	11
Torekov	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	93	9	23	249	354	480	409	406	411	469
<i>Västra</i>										
Halmstad	—	—	—	—	—	—	—	9	71	60
Falkenberg	—	—	—	—	—	2	2	5	—	7
Varberg.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mönster	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
(Vrångö).....	11	28	44	80	75	81	112	—	—	—
(Brännö)	11	38	47	55	54	48	42	—	—	—
Vinga.....	—	—	—	—	—	—	—	210	264	259
Göteborg	74	211	241	231	191	207	300	301	362	338
Marstrand.....	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Uddevalla	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Käringö	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Lysekil	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
Smögen	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—
Dyngö	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Väderöarna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Havstenssund	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Nordkoster	17	17	15	15	11	16	14	3	9	14
Strömstad	42	24	39	45	35	36	15	21	23	30
Summa	155	319	386	426	368	390	485	550	732	719
Summa summarum	800	1 136	1 206	1 614	1 795	1 813	1 934	1 894	2 228	2 337

Influtna lotspenningar under nedanstående år.¹

Kronor.

(Öretal äro här uteslutna, men vid summeringarna hava hänsyn tagits jämväl till dylika tal.)

Lotsdistrikt och lotsplatser	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
<i>Övre norra</i>										
Salmis	7 122	8 116	5 880	5 074	4 936	2 525	1 371	1 345	1 894	2 100
Kalix	17 761	21 426	14 550	14 389	14 953	17 307	17 589	10 380	22 447	20 100
(Malören).....	15 962	20 781	15 619	13 867	12 059	15 360	16 075	9 928		
Töre	4 273	5 334	4 824	3 501	2 671	5 586	6 084	4 335	4 045	4 000
Luleå	90 438	137 952	89 757	157 935	101 358	126 194	99 387	53 531	27 434	50 000
Rönnskär.....	28 504	36 282	26 913	37 066	38 923	43 051	41 848	37 735	32 112	40 000
Romelsö	5 365	10 110	5 941	5 746	6 636	6 259	3 987	4 218	4 627	4 000
Ursviken	26 997	33 527	28 299	35 506	40 717	43 275	37 219	30 949	27 187	30 000
Bjuröklubb...	3 781	3 942	1 828	2 626	3 625	3 884	2 845	856	846	1 000
Ratan	10 710	11 917	10 849	13 254	14 653	14 046	12 213	10 411	10 675	15 000
Bredskär.....	30 517	33 059	27 769	43 480	42 429	44 455	37 173	38 004	33 219	30 000
Järnäs	22 585	26 273	24 648	28 132	34 142	35 341	28 484	24 943	23 124	20 000
Skag.....	21 946	31 667	29 366	32 472	35 779	36 904	32 620	30 241	32 481	30 000
Ulvö	12 316	16 000	11 602	14 071	14 539	14 782	15 673	16 182	14 913	14 000
Summa	298 281	396 391	297 848	407 124	367 425	408 972	352 573	273 062	235 007	300 000
<i>Nedre norra</i>										
Härnö	109 900	117 882	109 108	123 562	131 620	134 192	132 104	105 694	99 216	110 000
Sundsvall ...	120 917	129 424	125 659	136 086	134 894	150 792	133 959	117 490	93 777	120 000
Stockviken ...	5 191	5 524	5 727	6 034	5 550	6 475	7 002	6 189	5 208	6 000
Hudiksvall ...	34 324	38 307	34 440	43 866	37 882	42 528	38 187	38 057	27 615	30 000
Lilljungfrun...	54 930	57 183	54 912	59 287	62 325	67 256	67 282	57 169	62 049	70 000
Gåsholma ...	12 517	10 768	9 442	13 968	14 608	16 011	15 829	16 944	10 726	15 000
Gävle	101 075	109 311	89 777	124 116	113 746	137 004	122 506	104 272	91 333	110 000
Fagervik	2 664	2 913	2 991	3 322	4 350	3 250	4 513	2 395	4 260	4 000
(Örskär)	1 026	1 045	1 209	813	957	1 568	1 030	725		
Öregrund.....	6 649	6 151	7 933	6 717	6 892	8 334	5 958	5 105	3 816	5 000
Svartklubben	24 612	30 487	21 884	25 080	23 727	25 492	21 111	19 386	20 770	20 000
Summa	473 808	508 999	463 085	542 853	536 554	592 906	549 483	473 429	418 772	530 000
<i>Mellersta</i>										
Arholma	5 229	6 006	5 685	7 833	8 907	12 387	7 675	6 714	3 325	5 000
Söderarm ...	18 164	19 914	22 889	21 421	23 007	21 107	22 143	19 949	20 805	15 000
Furusund ...	73 210	75 237	72 323	74 480	77 520	83 581	73 724	64 860	59 058	60 000
Sandhamn ...	143 151	140 543	145 779	171 046	193 436	192 459	214 290	219 882	202 861	190 000
Stockholm ...	146 778	148 580	150 928	171 618	177 886	188 090	186 708	174 599	153 568	150 000
Mälaren	14 144	21 997	21 372	37 959	41 304	47 264	51 813	37 158	47 526	70 000
Dalarö	72 150	71 084	97 401	87 191	74 917	89 904	69 711	53 669	34 217	30 000

¹ Se Anm. å sid. 201.

distrikt och ötsplatser	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
uvudskär ...	1 957	2 747	3 680	3 003	2 169	2 833	1 091	2 287	1 792	1 635
andsort.....	52 655	50 578	66 266	63 130	56 671	71 381	57 068	42 442	41 947	50 118
ävösund....	805	735	786	933	837	358	894	618	438	930
isby	5 104	4 486	4 915	6 203	5 008	6 478	5 828	5 047	4 815	4 640
ärösund.....	4 614	3 808	4 629	5 388	6 106	6 459	4 285	2 290	2 818	3 560
ylej	7 122	10 474	8 625	9 745	9 021	11 109	8 601	6 190	2 595	2 796
ötte.....	4 324	4 485	5 493	5 756	5 334	6 903	6 998	4 779	3 606	2 556
ärsvik)	258	115	255	28						
jugarn).....	227	304	217	108	247	201	207	160	169	
onehamn ...	202	270	337	162	190	360	250	400	451	434
urgsvik	576	747	742	898	697	462	685	598	340	484
lntehamn...	720	484	504	465	577	511	561	367	451	1 134
Summa	551 394	562 601	612 832	667 372	683 838	741 851	712 538	642 017	580 809	615 171
<i>ra</i>										
yköping ...	1 379	1 306	1 908	1 623	1 158	1 657	1 600	1 182	898	879
xelösund ...	149 994	158 240	158 447	187 329	173 870	192 223	172 739	149 867	121 943	118 696
orrköping...	55 766	53 157	55 119	60 067	64 563	64 131	58 486	58 201	49 177	43 559
rkö	18 234	26 491	20 929	24 098	21 186	23 382	25 490	20 008	16 086	15 978
fem).....	718	259	588	390						
äradskär ...	5 132	5 951	5 014	5 409	4 952	2 938	4 209	3 720	2 826	2 535
tedsholmen..	1 395	2 256	1 609	3 935	4 138	2 353	2 787	1 879	1 333	1 948
ö	31 272	35 037	31 782	38 193	41 240	41 177	39 811	35 907	26 317	25 563
Strupö).....	4 921	6 901	7 567	7 563	9 421	9 342	6 954	6 520	7 440	3 558
råkelund ...	799	600	787	1 053	849	694	552	472	567	4 174
geholm.....	703	964	852	981	1 540	1 341	1 633	1 102	1 042	1 137
skarshamn..	21 606	24 444	29 871	30 675	32 151	30 073	33 816	28 494	20 104	21 190
åskallavik ..	2 878	4 227	4 786	6 378	4 666	5 001	5 142	4 204	3 529	4 864
vällö).....	1 057	1 359	978	985	958	84				
fönsterås ...	2 463	1 903	1 065	873	2 787	1 750	1 429	996	613	202
immernabben	1 240	963	942	457	604	559	519	484	679	412
Pataholm) ...	165	55								
orgholm ...	385	457	433	553	549	579	594	693	247	321
käggenäs ...	8 508	11 581	11 215	12 252	12 893	10 709	11 675	11 880	7 171	5 520
almar	24 167	24 201	27 613	29 956	34 487	32 436	29 453	33 861	22 404	19 514
bergkvara ...	3 313	2 641	4 161	3 306	3 849	4 615	3 337	2 279	2 079	996
egerhamn...	1 378	1 756	1 392	1 510	1 345	1 339	1 593	1 110	811	624
Summa	337 481	364 755	367 065	417 591	417 210	426 390	401 823	362 863	285 271	271 676
<i>ra</i>										
ångören ...	603	523	415	885	412	384	672	433	660	397
spö.....	17 593	15 622	12 861	18 334	17 343	20 362	17 405	14 285	11 813	11 992
rpö.....	1 450	1 720	685	1 732	1 185	1 224	2 259	882	325	151

Lotsdistrikt och lotsplatser	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Gökalv.....	8 892	10 807	10 063	13 095	12 040	12 482	13 878	12 933	9 571	10 100
Tärnö	1 902	2 239	1 923	2 869	1 683	2 028	1 636	1 098	498	500
Karlshamn ...	18 294	19 560	17 985	20 678	21 634	18 087	14 864	11 062	9 183	9 200
Pukavik	526	621	169	484	435	300	102	46	108	100
(Hanö)	1 159	1 122	1 390	798	1 666	393				
Sölvesborg ...	7 827	10 078	8 980	9 964	10 726	10 557	11 539	10 089	9 798	9 800
Åhus	26 424	21 966	23 389	24 601	21 133	20 507	21 526	25 185	21 040	21 000
Simrishamn...	4 471	4 116	3 667	4 948	3 743	3 720	4 611	4 144	3 709	3 700
Ystad	14 356	13 399	14 191	15 706	17 389	18 222	16 836	17 124	13 219	13 200
Trälleborg ...	15 497	8 821	10 537	11 610	10 565	14 160	11 708	9 477	8 603	8 600
Öresunds s:a	52 957	32 189	22 090	23 858	24 737	45 018	20 549	18 357	14 790	14 700
Limhamn ...	18 747	26 918	25 912	27 940	34 291	37 574	31 672	26 859	27 515	27 500
Malmö	97 994	82 949	82 828	89 422	93 738	100 905	86 400	90 839	83 538	83 500
Landskrona...	19 665	19 571	21 864	24 379	26 128	25 441	25 668	23 179	22 782	22 700
Råå	10 873	13 446	11 152	14 976	9 680	12 875	13 489	5 031	3 899	3 900
Hälsingborg...	52 077	43 382	47 676	49 006	47 054	50 921	54 245	52 821	49 015	49 000
Öresunds n:a	26 449	11 640	9 701	9 068	10 615	20 302	9 032	11 568	11 128	11 100
Höganäs	4 974	4 720	5 631	5 412	7 051	6 517	6 126	4 389	3 474	3 400
Torekov	397	240	99	96	84	75	21	207	45	400
Summa	403 136	345 658	333 218	369 868	373 339	422 060	364 242	340 016	304 719	310 000
<i>Västra</i>										
Halmstad ...	19 869	23 020	21 325	25 428	22 753	24 221	25 770	24 120	19 300	19 300
Falkenberg ...	3 549	4 516	4 971	5 461	4 918	3 892	5 205	4 360	2 940	2 900
Varberg	7 371	6 781	7 408	8 044	9 307	8 905	11 095	11 134	9 020	9 000
Mönster	249	568	243	183	54	634	465	933	423	400
(Vrångö)	34 880	46 376	56 293	62 928	62 111	56 666	75 370			
(Brännö)	127 327	107 272	100 684	114 180	119 888	141 045	127 699			
Vinga								194 656	190 434	180 000
Göteborg	129 791	123 698	128 641	142 225	142 207	159 395	163 502	156 202	146 617	146 000
Marstrand ...	18 439	13 490	13 047	18 374	14 556	14 212	12 441	13 558	10 037	10 000
Uddevalla ...	10 092	9 765	9 851	10 850	10 486	11 729	13 172	12 679	10 183	10 100
Käringö	2 214	2 247	1 108	1 686	1 075	1 234	1 108	1 051	775	700
Lysekil	29 080	28 803	18 783	39 274	34 282	38 799	34 630	21 022	14 760	14 700
Smögen	29 797	33 891	23 543	38 274	40 357	46 479	44 253	22 133	22 037	22 000
Dyngö	4 939	7 795	4 545	8 770	8 478	6 802	6 661	1 973	1 065	1 000
Väderöarna...	1 531	1 055	633	1 693	744	3 109	2 970	1 245	1 011	1 000
Havstenssund	4 912	6 921	3 847	5 175	5 640	5 226	8 307	2 878	2 952	2 900
Nordkoster ...	3 643	3 939	2 890	4 277	4 162	4 827	3 191	1 165	2 439	2 400
Strömstad ...	8 518	10 886	5 856	15 279	14 049	15 358	14 652	5 319	7 728	7 700
Summa	436 208	431 029	403 675	502 106	495 072	542 537	550 494	474 433	441 724	420 000
S:a summarum	2 500 309	2 609 435	2 477 724	2 906 916	2 873 441	3 134 718	2 931 156	2 565 822	2 266 305	2 460 000

Största lotslotter under nedanstående år¹.

Kronor.

(Öretal äro här uteslutna.)

Lotsdistrikt och lotsplatser	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
<i>Övre norra</i>										
Salmis	1 343	1 547	1 003	923	987	505	274	269	378	667
Kalix	1 420	1 701	1 164	1 428	1 493	1 724	1 750	1 079	1 122	1 349
(Malören)	1 032	1 409	1 012	924	793	998	1 057	677		
Töre	831	1 061	895	700	534	1 097	1 216	858	809	1 163
Luleå	1 929	2 898	1 889	3 321	2 154	2 811	2 338	1 271	728	1 523
Rönnskär	1 717	2 412	1 794	2 715	2 737	2 862	2 789	2 514	2 140	3 136
Romelsö	715	1 348	792	766	884	876	531	562	694	660
Ursviken	1 793	2 235	1 863	2 333	2 681	2 855	2 470	2 043	1 793	2 063
Bjuröklubb	753	760	365	517	725	776	563	171	169	257
Ratan	1 428	1 587	1 446	1 763	1 929	2 378	1 628	1 388	1 419	1 718
Bredskär	2 564	2 641	2 221	3 726	3 442	3 673	3 085	3 031	2 668	3 455
Järnäs	1 799	2 098	1 971	2 281	2 891	3 015	2 528	2 483	2 301	2 378
Skag	1 463	2 286	1 956	2 179	2 348	2 470	2 320	2 142	2 202	2 505
Ulvö	1 478	1 600	1 160	1 415	1 684	1 478	1 567	1 618	1 478	1 418
<i>Nedre norra</i>										
Härnö	2 930	3 147	2 909	3 445	3 524	3 575	3 576	2 818	2 746	3 349
Sundsvall	2 152	2 256	2 273	2 468	2 462	2 742	2 426	2 279	1 883	2 477
Stockviken	1 038	1 104	1 145	1 206	1 110	1 295	1 400	1 237	1 041	1 268
Hudiksvall	1 715	1 916	1 722	2 193	1 896	2 126	1 912	1 902	1 382	1 907
Lil jungfrun	1 997	2 082	2 047	2 371	2 437	2 505	2 590	2 079	2 256	2 564
Gåsholma	1 251	1 076	944	1 396	1 460	1 601	1 582	2 182	1 243	1 731
Gävle	2 700	2 927	2 393	3 342	3 105	3 636	3 319	2 816	2 461	3 613
Fagervik	532	582	598	621	870	650	956	479	852	1 214
(Örskär)	348	418	471	255	382	431	385	290		
Öregrund	858	820	1 057	895	937	1 111	794	680	514	703
Svartklubben	2 115	2 561	1 753	1 994	1 908	2 063	1 714	1 550	1 661	2 340
<i>Mellersta</i>										
Arholma	508	600	569	783	881	1 223	786	729	332	370
Söderarm	1 810	1 993	2 280	2 142	2 346	2 746	2 952	2 645	2 683	2 551
Furusund	2 914	3 035	2 890	2 983	3 133	3 357	2 959	2 597	2 390	2 423
Sandhamn	3 021	2 970	3 089	3 627	4 083	4 096	4 646	4 836	4 501	4 410
Stockholm	3 202	3 305	3 356	3 831	3 988	4 202	4 156	3 864	3 437	3 480
Mälaren	807	1 134	1 083	1 893	2 031	2 346	2 591	1 873	2 360	3 784

¹ Se Anm. å sid. 201.

Lotsdistrikt och lotsplatser	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Dalarö	3 176	3 432	3 941	4 353	3 443	4 327	3 306	2 656	1 856	1 880
Huvudskär	315	385	528	562	433	566	218	207	358	327
Landsort	2 600	2 528	3 110	3 156	2 618	3 095	2 483	1 886	1 894	2 233
Sävösund	161	147	157	186	167	71	178	123	87	186
Visby	687	607	744	827	703	868	775	685	652	613
Fårösund	362	303	374	431	602	646	418	223	275	334
Kylej	943	1 417	1 390	1 277	1 191	1 495	1 146	825	352	372
Slite	859	897	1 089	1 151	1 066	1 406	1 399	869	717	511
(Härvik)	103	46	102	11						
(Ljugarn)	90	121	87	43	91	66	72	64	67	
Ronehamn	40	54	67	32	38	72	50	80	90	86
Burgsvik	115	149	148	179	139	92	137	119	68	101
Klintehamn	144	96	100	93	115	102	115	75	96	453
<i>Östra</i>										
Nyköping	551	522	763	649	463	663	640	472	359	351
Oxelösund	3 745	3 961	3 963	4 683	4 409	4 805	4 371	3 817	3 264	3 193
Norrköping	4 458	3 845	3 715	3 926	4 304	4 275	3 915	4 103	3 278	2 950
Arkö	817	1 204	930	1 069	916	1 016	1 185	974	900	1 016
(Mem)	287	103	235	156						
Häradsjär	342	396	334	420	330	195	353	374	282	283
Stedsholmen	186	300	215	524	551	313	371	250	177	259
Idö	2 136	2 318	2 012	2 251	2 374	2 384	2 435	2 093	1 569	1 556
(Strupö)	656	920	1 009	1 008	1 256	1 245	927	885	1 488	693
Kråkelund	106	84	104	140	115	92	73	66	75	405
Figeholm	281	385	340	392	616	536	653	441	417	454
Oskarshamn	1 399	1 608	2 003	1 951	1 942	2 004	2 252	1 946	1 379	1 410
Påskallavik	1 125	1 594	1 827	2 355	933	831	747	623	557	726
(Vällö)	211	271	195	214	191	33				
Mönsterås	492	483	283	174	557	348	283	199	122	63
Timmer nabben	248	192	188	91	120	111	103	96	135	82
(Pataholm)	66	22								
Borgholm	154	183	173	221	219	231	237	277	99	69
Skäggens	591	917	897	980	1 031	856	934	950	573	441
Kalmar	1 016	1 068	1 236	1 331	1 559	1 441	1 308	1 491	1 120	986
Bergkvara	441	352	554	440	513	615	631	454	415	199
Degerhamn	551	702	556	604	538	535	637	444	324	249
<i>Södra</i>										
Långören	40	34	27	63	41	38	67	39	60	38
Aspö	775	710	573	822	818	905	773	685	617	685

Lotsdistrikt och lotsplatser	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Arpö	290	344	137	346	237	244	451	176	65	30
Gökalv	892	1 080	1 006	1 309	1 252	1 270	1 386	1 324	957	1 494
Tärnö	253	298	256	382	224	266	218	146	66	173
Karlshamn	1 461	1 591	1 478	1 654	1 730	1 415	1 220	884	863	2 048
Pukavik	190	228	63	193	168	116	40	18	43	16
(Hanö)	380	224	278	159	333	78				
Sölvesborg	862	1 135	1 016	1 099	1 195	1 185	1 281	1 336	1 306	1 155
Åhus	2 113	1 833	1 965	1 946	1 690	1 640	1 917	2 240	1 874	1 950
Simrishamn	946	806	605	833	639	616	749	675	643	456
Ystad	1 435	1 339	1 419	1 570	1 738	1 822	1 683	1 804	1 350	1 614
Trälleborg	2 146	1 173	1 405	1 518	1 408	1 857	1 709	1 278	1 147	1 219
Öresunds södra ..	1 980	1 258	813	876	912	1 648	761	686	634	774
Limhamn	1 499	2 153	2 073	2 230	2 743	3 012	2 533	2 193	2 201	2 048
Malmö	4 182	3 479	3 394	3 757	3 749	4 131	3 483	3 668	3 338	3 297
Landskrona	1 966	1 957	2 186	2 437	2 612	2 544	2 566	2 317	2 278	2 056
Råå	1 968	2 291	1 625	1 960	1 248	1 716	1 798	670	519	749
Hälsingborg	4 206	3 236	3 178	3 219	3 095	3 394	3 784	3 916	3 272	3 075
Öresunds norra ..	1 180	517	431	457	552	1 079	516	765	741	756
Höganäs	663	615	720	683	956	819	784	570	516	691
Torekov	65	45	18	17	16	15	4	41	9	24
<i>Västra</i>										
Halmstad	1 618	1 841	1 839	2 034	1 902	1 937	2 061	2 178	1 686	1 873
Falkenberg	473	602	662	728	655	519	727	581	392	250
Varberg	737	678	740	804	961	973	1 205	1 240	1 202	1 302
Mönster	49	113	48	36	10	181	186	318	160	162
(Vrångö)	1 267	1 734	2 072	2 331	2 302	2 073	2 740			
(Brännö)	2 983	2 694	2 531	2 862	3 030	3 526	3 074			
Vinga								4 323	3 144	3 268
Göteborg	4 328	4 382	3 984	4 375	4 386	4 902	5 028	4 805	4 512	4 576
Marstrand	941	676	682	993	903	947	904	1 084	803	900
Uddevalla	2 018	1 953	1 970	2 170	2 097	2 345	2 529	2 535	2 036	2 149
Käringö	260	322	147	224	174	235	240	210	155	236
Lysekil	1 937	1 920	1 252	2 618	2 285	2 586	2 308	1 401	984	862
Smögen	2 383	2 711	1 883	3 061	3 649	3 958	3 849	1 770	1 762	1 057
Dyngö	493	779	454	877	847	680	666	197	101	69
Väderöarna	153	105	63	169	74	312	297	124	106	27
Havstenssund	655	922	513	690	752	696	1 146	575	590	452
Nordkoster	485	525	385	570	555	643	425	155	325	219
Strömstad	1 135	1 451	780	2 037	1 873	2 047	1 948	709	1 030	612

Lotsarnas fasta löner.

Lönegrad	Löne- klass	O r t s g r u p p							
		A	B	C	D	E	F	G	
		K r o n o r							
4:e lönegraden	5	2 100	2 196	2 292	2 388	2 484	2 580	2 676	
	6	2 220	2 322	2 424	2 526	2 628	2 730	2 832	
	7	2 340	2 448	2 556	2 664	2 772	2 880	2 988	
	lots å 3:e kl. lpl.	8	2 460	2 574	2 688	2 802	2 916	3 030	3 144
	9	2 580	2 700	2 820	2 940	3 060	3 180	3 300	
5:e lönegraden	6	2 220	2 322	2 424	2 526	2 628	2 730	2 832	
	7	2 340	2 448	2 556	2 664	2 772	2 880	2 988	
	8	2 460	2 574	2 688	2 802	2 916	3 030	3 144	
	lots å 2:a kl. lpl.	9	2 580	2 700	2 820	2 940	3 060	3 180	3 300
	lotsförman å 3:e kl. lpl.	10	2 730	2 856	2 982	3 108	3 234	3 360	3 486
6:e lönegraden	7	2 340	2 448	2 556	2 664	2 772	2 880	2 988	
	8	2 460	2 574	2 688	2 802	2 916	3 030	3 144	
	9	2 580	2 700	2 820	2 940	3 060	3 180	3 300	
	lots å 1:a kl. lpl.	10	2 730	2 856	2 982	3 108	3 234	3 360	3 486
	11	2 880	3 012	3 144	3 276	3 408	3 540	3 672	
7:e lönegraden	8	2 460	2 574	2 688	2 802	2 916	3 030	3 144	
	9	2 580	2 700	2 820	2 940	3 060	3 180	3 300	
	10	2 730	2 856	2 982	3 108	3 234	3 360	3 486	
	lotsförman å 2:a kl. lpl.	11	2 880	3 012	3 144	3 276	3 408	3 540	3 672
	12	3 060	3 198	3 336	3 474	3 612	3 750	3 888	
9:e lönegraden	10	2 730	2 856	2 982	3 108	3 234	3 360	3 486	
	11	2 880	3 012	3 144	3 276	3 408	3 540	3 672	
	12	3 060	3 198	3 336	3 474	3 612	3 750	3 888	
	lotsförman å 1:a kl. lpl.	13	3 240	3 384	3 528	3 672	3 816	3 960	4 104
	14	3 450	3 600	3 750	3 900	4 050	4 200	4 350	
10:e lönegraden	11	2 880	3 012	3 144	3 276	3 408	3 540	3 672	
	12	3 060	3 198	3 336	3 474	3 612	3 750	3 888	
	13	3 240	3 384	3 528	3 672	3 816	3 960	4 104	
	överlots (end. å 1:a kl. lpl.)	14	3 450	3 600	3 750	3 900	4 050	4 200	4 350
	15	3 660	3 816	3 972	4 128	4 284	4 440	4 596	

Bil. 7.

Löneplan för vissa extra befattningshavare.

(Gäller tillsvidare från och med den 1 juli 1932).

Befattningar	O r t s g r u p p						
	A	B	C	D	E	F	G
	K r o n o r						
<i>Lotsinrättningen:</i>							
Båtbiträde, mindre arvode.....	585	612	639	666	693	720	747
» , större arvode	1 140	1 188	1 236	1 284	1 332	1 380	1 428
Extralots, mindre arvode av 1:a klass	1 230	1 284	1 338	1 392	1 446	1 500	1 554
D:o d:o » 2:a »	1 542	1 608	1 674	1 740	1 806	1 872	1 938
D:o, större arvode av 1:a klass ...	1 548	1 620	1 692	1 764	1 836	1 908	1 980
D:o d:o » 2:a » ...	1 860	1 944	2 028	2 112	2 196	2 280	2 364

Anm. Såsom villkor för uppflyttning av extralots inom respektive arvodesgrupper (mindre och större) från arvode av 1:a klass till arvode av 2:a klass gäller, att vederbörande skall efter nämmandet till extralots hava tjänstgjort sammanlagt 6 år vid lotsverket med lön eller arvode.

Statens offentliga utredningar 1934

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Utlåtanden över utredningen ang. tredje mans rätt till neutralitet i arbetskonflikter m. m. [10]
Betänkande med förslag till lag ang. vissa ekonomiska stridsåtgärder m. m. [16]
Utlåtanden över betänkande med förslag till lag ang. vissa ekonomiska stridsåtgärder m. m. [30]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Betänkande med förslag till bestämmelser ang. upphandling av lanbruksprodukter m. m. för statens och kommunala inrättnings behov. [15]
Betänkande med förslag till bestämmelser ang. upphandling av inhemskt bränsle för statens stationära anläggningar m. m. [20]
1930 års pensionsakkunniga. Betänkande rörande familjepensionering för tjänstemän vid den civila statsförvaltningen och för arbetare i statens tjänst. [29]
Betänkande ang. omorganisation av landsfogdetjänsterna. [31]
Betänkande med förslag till avlöningsbestämmelser för icke-ordinarie befattningshavare inom allmänna civilförvaltningen. [42]
Statens organisationsnämnd. Betänkande med förslag rörande lotsverkets personalfråga och därmed sammanhängande förhållanden. [46]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande frihamnsväsendet. [36]
Betänkande ang. arbetsfördelning m. m. för tulltaxerings- och kontorsgöromål vid tullverket. [38]

Politi.

Betänkande med förslag till spritdrycksförordning m. m. [39]

Socialpolitik.

Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 2. Finanspolitikens ekonomiska verkningar. [1]
Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 3. Löneutvecklingen och arbetslösheten. [2]
Utredning ang. åtgärder för bekämpande av ungdomsarbetslösheten. [11]
Arbetslöshetsutredningens betänkande. 2. Bilagor, band 4. Penningpolitik, offentliga arbeten, subventioner och tullar som medel mot arbetslöshet. [12]
Undersökningar ang. det sociala hjälpklientelet. [14]
Allmänna arbeten för arbetslöshetens bekämpande i Sverige 1929—1934. [44]

Hälso- och sjukvård.

Medicinalstyrelsens förslag till nya författningsbestämmelser ang. statsbidrag till avlöning åt distriktssköterskor m. m. [9]
Betänkande ang. den slutna kroppssjukvården i riket jämte vissa därmed sammanhängande spörsmål. [22]
Betänkande med utredning och förslag ang. sänkning av läkemedelspriserna, revision av apoteksvarustadgan m. m. [35]

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Betänkande med utredning och förslag rörande organisationen av försöksverksamheten på växt- och trädgårdsodlings område. [4]
Utredning med förslag om åtgärder för åstadkommande av billiga egnahemsbyggnader. [6]

Jordbrukskreditutredningen. Betänkande med förslag till förordning ang. statens lånefond för sekundär mot inteckning i jordegendom, m. m. [37]
Betänkande med förslag angående avsättningen av sm och andra fettämnen av inhemskt ursprung. [43]
Jordbrukskreditutredningen. Betänkande med förslag till kungörelse ang. lån till jordbrukare för genoförande av ackord m. m. [45]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande med förslag till lag om virkesmätning m. m. [32]

Industri.

Statliga cement- och betongbestämmelser av år 1934. [1]

Handel och sjöfart.

Betänkande med förslag ang. frågan om lämpliga åtgärder till skydd för sjömän vid besök i utländska hamnar. [5]
Betänkande med förslag till sjöarbetstidslag. [8]
Betänkande med förslag ang. bemanning av svenska handelsfartyg jämte statistisk utredning ang. svenska handelsflottans bemanning år 1931. [23]

Kommunikationsväsen.

Teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsende. Del 1. Vågar. [27] Del 3. Avgivna utlåtanden. [28]
Järnvägs- och automobiltrafik. [33]
Varutrafiken med bil samt statistisk och kartografisk översikt av totala varutrafiken till och från Stockholm under maj månad 1932. [34]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Betänkande i fråga om inrättande av ett institut för medellång och långfristig kreditgivning åt företagen inom näringslivet. [7]
Stadshypotekssakkunnigas betänkande med förslag till förordningar ang. konungariket Sveriges stadshypotekskassa samt ang. grunderna för stadshypoteksförordningens bildande och verksamhet m. m. [13]
Utredning i fråga om användandet av postsparbankens medel. [26]

Försäkringsväsen.

1928 års pensionsförsäkringskommitté. Betänkande med förslag rörande revision av den allmänna pensionsförsäkringen. [18]
Pensionsförsäkringsreformen. Kortfattad framställning av 1928 års pensionsförsäkringskommittés förslag rörande revision av den allmänna pensionsförsäkringen [19]

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

1933 års teaterutredningens betänkande. Del 1. De fasta statsunderstödda teaternerna. [3] Del 2. Utredning rörande teaterförhållandena i riket. [21]
Förslag till psalmbok för svenska kyrkan. [24]
Förslag till alternativa koraler. [25]
Utredning och förslag rörande de extra ordinarie lärarna vid de allmänna läroverken anställningsförhållanden m. m. [40]
Utredning och förslag ang. en förbättrad ställning för ämnena latin och grekiska vid de allmänna läroverken. [41]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.