

På här angifna grunder hemställa vi, att Riksdagen måtte besluta

att i Helsingborg måtte inrättas en fullständig navigationsskola med såväl kaptens- som styrmansklass och att till aflönande af lärarekrafter vid densamma måtte å ordinarie stat anvisas samma belopp, som i Kungl. Maj:ts nådiga proposition föreslås anvisadt till navigationsskolan i Malmö.

Stockholm den 13 april 1910.

Olof Olsson
i Kullenbergstorp

N. Åkesson.

Nr 295.

Af herr **Lindley**, *i anledning af Kungl. Maj:ts proposition, angående omorganisation af navigationsskolorna.*

Kungl. Maj:t har i sin proposition nr 103 angående navigationskolornas omorganisation, med undantag för de föreslagna lönerna, i hufvudsak följt den för ändamålet tillsatta kommitténs förslag.

Denna år 1905 tillsatta kommitté bestående af herr August Wall, G. O. Wallenberg, Olof Gylden, O. F. Hedborg, Alex. Thore och O. Gummesson hade till uppgift att verkställa utredning och inkomma med förslag såväl angående erforderliga förbättringar uti utbildningen af handelsflottans befäl och underbefäl som ock rörande de förändringar som böra vidtagas ifråga om villkoren för anställning såsom befäl eller underbefäl å svenska handelsfartyg. Någon representant för sjömans- eller oexaminerade maskinist- och eldarekårerna fanns icke med i denna kommitté, hvadan man här saknar alla uttryck för deras uppfattning i ofvan berörda frågor. Veterligt har icke håller någon särskild åtgärd vidtagits för att inhämta dessa kategoriers åsikter.

Af den kungl. propositionen framgår emellertid, att den senare frågan — om villkoren för anställning såsom befäl eller underbefäl å svenska handelsfartyg — icke kommer att underställas Riksdagens pröfning utan liksom förut fastställas genom en kungl. förordning. Något tillfälle att underkasta det sistnämnda förslaget en kritisk granskning ha vi icke haft och torde det därför vara vanskligt att yttra sig om det samma. Från en del håll ha dock yppats stora farhågor för, att den af kommittén föreslagna skärpningen utaf inträdesfordringarna skall i mycket hög grad försvåra inträdet för dem, som endast haft tillgång till vanlig folkskolebildning, af hvilken dock en ansenlig del gått förlorad under vistelsen på sjön. För fyllandet af det nödiga kunskapsmålet hänvisar kommittén till enskild undervisning. Äfvenså kan det föreslagna stadgandet om examina för skeppare, tredje klass maskinister och maskinskötare åstadkomma svåra rubbningar bland de i den inre och begränsade sjöfarten anställda, såvida man icke gifver stor offentlighet åt stadgandet om möjlighet att senast ett år efter förordningens ikraftträdande utfås. k. behörighetsbevis.

Beträffande det nu förelagda förslaget till stat för navigations-skolorna i riket har Kungl. Maj:t, med afslag å kommitténs förslag att upprätta en ny navigationsskola i Helsingborg, bifallit kommitténs yrkande på bibehållande af samtliga förutvarande navigationsskolor. Det förefaller mig dock som om de skäl, som synas tala för en indragning af minst halfva antalet navigationsskolor, icke ha fått vederbörligt beaktande. Genom en dylik indragning skulle, enligt mångas uttalande, undervisningen kunna ordnas på ett rationellare och mera likformigt sätt, bättre och rikhaltigare undervisningsmateriel kunna anskaffas, större säkerhet vinnas för att goda lärarekrafter alltid funnes att tillgå och inspektionen underlättas — allt utan att någon ökad utgift af statsmedel för navigationsundervisningen behöfde ifrågakomma. Emot detta ställer man så de rent lokala synpunkterna, att från vissa städer borttaga ett, som de anse, förmånligt privilegium; förmånen för de ynglingar och unge män, som söka inträde vid navigationsskolorna, att ha dem så nära hemorten som möjligt, och det intresse för sjömansyrket som tillvaron af en navigations-skola i en mindre stad kan framkalla hos den omgifvande traktens yngre manliga befolkning.

Enligt mitt sätt att se saken är navigationsskolornas största uppgift den att utbilda fullt kompetenta och kvalificerade befälspersoner för den svenska handelsflottan, men icke att genom massproduktion befordra antalet underhaltiga befälsaspiranter, hvilka genom pluggläsning kunna

ha utsikt att slinka igenom en examen. Då det visar sig, att man genom en begränsning af navigationsskolornas antal har utsikt att åstadkomma ett kvalitativt bättre resultat, synes det som om dessa skäl borde sättas i främsta rummet. För öfrigt torde äfven detta fack ha undergått samma förändring som inom andra yrken och sysselsättningar. Det är icke så lätt nu för tiden för en obemedlad yngling att få befälsanställning, såvida han icke har inflytelserika gynnare m. m. att stödja sig på. En jämförelse af antalet mellan de å navigationsskolorna utexaminerade och å svenska fartyg anställdt examineradt befäl skulle nog utvisa, att ett stort antal icke kunnat vinna dylik anställning, hvarför de måst bidraga till att öka emigrationsströmmen till andra länder.

Anser man likväl, att något särskildt bör göras för att hjälpa dessa, obemedlade unge män i deras sträfvan att inhämta kunskaper, så torde detta kunna ske genom lämpliga stipendieanslag och genom bifall till yrkandet på anskaffningen af ett eller flera skolskepp för befälsaspiranter.

Den senare frågan har äfven förelegat till pröfning inom kommittén på grund af en från Nautiska föreningen i Göteborg till Kungl. Maj:t inlämnad skrifvelse med yrkande om statsbidrag till anskaffning af ett eller flera skolskepp för utbildandet af sjöfolk. Det synes dock som om anskaffandet af ett skolskepp för dylikt ändamål vore tämligen onödigt, så länge vi ha råd att årligen låta hundratals fullt utbildade sjömän försvinna ur landet, utan att några särskilda åtgärder vidtagas för deras kvarhållande. Däremot skulle anskaffandet af ett skolskepp för utbildandet af befäl vara ganska förmånligt. Eleverna skulle där komma i åtnjutande af den bästa undervisning, som kan lämnas, när den anknyter sig till det praktiska utöfvandet af deras blifvande verksamhet.

Man kan tänka sig flera sätt för lösande af denna skolskeppsfråga. Ett sätt är, att staten skaffar sig något större segelfartyg och å detta inrättar en flytande navigationsskola, samt utsänder fartyget på en längre eller kortare resa, beroende på den i undervisningen fastställda planen. Eleverna skulle här vid sidan af skolafgifterna vara skyldiga att ersätta kosthållet m. m., som dock torde blifva billigare än omkostnaderna för uppehållet vid navigationsskola i land. Tiden skulle äfvenledes kunna utnyttjas på bättre sätt än vid motsvarande vistelse i land. Skulle dylik navigationsskola komma till stånd, torde man utan olägenhet kunna begränsa de landfasta navigationsskolornas antal till fyra.

Ett annat lämpligt sätt att lösa denna fråga vore, att man sökte förmå de för saken intresserade att bilda en förening, som med anslag från enskilda och staten sökte att förverkliga denna idé. Särdeles

intressant är det af vår envoyé i Östasien G. O. Wallenberg utarbetade förslaget, hvilket han i särskildt yttrande har fått intaget i kommitténs betänkande. Han utgår ifrån att vi här i landet skulle, i likhet med flera andra länder, t. ex. Tyskland, anskaffa ett par kombinerade frakt- och skolskepp, där eleverna samtidigt finge tjänstgöra som fartygets besättning. Kostnaderna skulle i sådant fall kunna nedbringas högst betydligt.

Hr G. O. Wallenbergs yttrande är, med uteslutning af dess första del såsom varande af mindre betydelse i detta sammanhang, af följande innehåll:

»Jag har tänkt mig frågan löst förmedels skolskepp, som icke likasom kadettfartygen eller skeppsgossefartygen eller Rydbergska stiftelsens fartyg uteslutande begagnas för att härbergera det största möjliga antal pojkar, utan jag hyser den åsikten, att man skulle låta dylika fartyg segla i vanlig fraktfart och i våra egna farvatten för att därunder vänja de unga befälsämnena vid navigering på dem och bibringa dem någon erfarenhet i fråga om varukännedom, lastning, lossning, klarening, umgänge med konsuler, stufvare och mäklare, äfvensom för att under resorna under navigationslärnarnes ledning få tillämpa de inhämtade teoretiska kunskaperna i navigering genom observationers tagande, navigering i tidvatten m. m.

Fartygen, som enligt mitt förmenande borde lämpa sig för ändamålet, äro seglande järnskepp af cirka 600 tons dräktighet (1,000 tons d. w.).

Fartygen skulle på ett enkelt sätt inredas att härbergera 60 lärningar, hvarjämte det skulle förses med inredning för befälhafvare, två styrmän och två lärare.

På grund häraf kan naturligtvis icke påräknas, att fartygets totala d. w. tonnage skall kunna utnyttjas för att ernå inkomster och äfven har jag ansett, att man vid budgetens uppställande bör beräkna en träfrakt af cirka 2 shillings lägre än den normala och en kolfrakt af cirka 1 shilling lägre än den gängse. Detta för att kunna betinga sig s. k. steamerdispatch.

Fartygen borde under sommaren företaga två turer, den ena från hamn i Nederbotten till engelsk ostkusthamn med trä och kol i retur, den andra likaledes från hamn i Nederbotten, men till fransk hamn (Calais, Cherbourg eller Havre) för att därunder bereda speciellt tillfälle till studier af de komplicerade tidvattensförhållandena i Engelska kanalen.

I afseende på lastkvantiteten har jag ansett, att ett dylikt fartyg

kunde intaga ungefär $\frac{2}{3}$ af sin vanliga last d. v. s. resp. 200 stds trä och 800 ton kol. Lastningen och lossningen samt alla andra förekommande göromål förutom matlagning skulle ombesörjas af lärlingarne. De borde indelas i 4 eller 5 vaktkvarter. Under dagens lopp skola lektioner gifvas af de medföljande navigationslärarna, speciellt för att bibringa en praktisk tillämpning af hvad under vintern inhämtats. Undervisning skall vidare gifvas i varukännedom, i formaliteter i fråga om lastning och lossning samt stufning, om karantän, om fartyg i nöd och om hvad som bör iakttagas i strandningsfall, lodhyfning samt sjömansskap i allmänhet.

Ett fartygs budget ställer sig på följande sätt:

1,000 ton d. w., c:a 600 R. T.

(Lastning och lossning med besättningen excl. trimning).

Debet:

| | | |
|---|----------------|---------------------------|
| 1 befälhafvare à kr. 300: — | kr. 300: — | |
| 3 lärare à » 200: — | » 600: — | |
| 2 styrmän à » 100: — | » 200: — | |
| 2 stewards à » 100: — | » 200: — | |
| Kosthåll, 8 man à » 1: 50 | » 360: — | |
| » 60 » à » 1: — | » 1,800: — | |
| Underhåll à » 750: — | » 750: — | |
| Utrustning à » 750: — | » 750: — | kr. 4,960: — |
| | eller pr månad | kr. 5,000: — |
| 6 månader à 5,000 | » 30,000: — | |
| 1 års ränta å 105,000 | » 4,200: — | |
| Assurans 6 månader | » 3,500: — | kr. 37,700: — |
| Utgifter i svensk hamn (fria fyr- och båk- afgifter etc.). | kr. 500: — | |
| D:o i engelsk hamn | » 1,800: — | |
| Trimning af kollast | » 180: — | |
| Utgifter i svensk hamn | » 500: — | |
| D:o i Havre | » 1,400: — | |
| D:o i Hull | » 1,350: — | |
| Trimning af kollast | » 180: — | |
| Utgifter i svensk hamn | » 500: — | |
| Kurtage å kr. 13,600 | » 590: — | kr. 7,000: — |
| | <hr/> | Summa debet kr. 44,700: — |

Kredit:

| | | | | | | | | |
|-------------|-----|----------|---|---------|---|------------|---------------------|---------------|
| Gäfle—Hull | 200 | std. trä | à | kr. 18: | — | kr. 3,600: | — | |
| | 150 | ton järn | à | » 4: | — | » 600: | — | |
| Hull—Gäfle | 800 | ton kol | à | » 3: | — | » 2,400: | — | |
| Gäfle—Havre | 200 | std. trä | à | » 20: | — | » 4,000: | — | |
| Gäfle—Hull | 150 | ton järn | à | » 4: | — | » 600: | — | |
| Hull—Gäfle | 800 | ton kol | à | » 3: | — | » 2,400: | — | |
| | | | | | | | kr. 13,600: | — |
| | | | | | | | Differens | kr. 31,100: — |
| | | | | | | | För 2 sådana fartyg | kr. 62,200: — |

Jag anser, att till en början två fartyg skola anskaffas. Deras kostnad, om man skaffar »second hand» fartyg, får icke öfverstiga 5,000 pound stycket = kr. 90,000. För behöflig inrednings anbringande torde erfordras 15,000 kronor, och medlen borde åstadkommas på det sättet, att kungl. statskontoret bemyndigades bevilja Sveriges allmänna sjöfartsförening ett lån från handels- och sjöfartsfonden å 20,000 kronor med 4 % ränta och utan någon vare sig borgen eller realsäkerhet. Föreningen skulle vidare äga att träffa aftal med något rederi att besörja befraktningen och öfriga angelägenheter, som tillhöra ett rederis verksamhetsområde. Ett sådant uppdrag skulle anses vara en hederssak och icke erfordra någon utgift. Inspektion och revision skulle utföras af kungl. kommerskollegii sakkunnige i sjöfartsangelägenheter. Föreningen skulle vidare utfärda ett upprop med uppmaning till personer, som hafva för afsikt att till allmännyttiga ändamål göra donationer, att hafva föreningens ifrågavarande verksamhet i benägen åtanke, så att skulden till handels- och sjöfartsfonden så småningom kunde inlösas samt dessutom antalet skolskepp ökas.

Tvenne skolskepp skulle således lämna plats för 120 lärlingar eller något mer än halfva det årliga antalet, som genomgår pröfning i styrmans-examen. Tvenne skolskepp äro således icke nog. Man bör emellertid kunna beräkna, att ett antal af de utexaminerade styrmännen borde såsom hittills finna anställning, och i allt fall torde vara lämpligt att ställa saken på utveckling.

Tvenne skolskepp erfordra således ett årligt tillskott af kronor 62,000, hvilket belopp Kungl. Maj:t borde anvisa från Handels- och sjöfartsfonden.»

Som framgår af herr Wallenbergs utlåtande, har han tänkt sig dessa kombinerade frakt- och skolskepps uppgift vara att utbilda styrmän till befälhafvare, så att dessa icke under mellantiden mellan de två examina skulle behöfva konkurrera med och i många fall uttränga de förut anställda från sin innehafda anställning. Utan att fränkänna detta yrkande ett be-

rättigadt värde torde det dock blifva svårt att gifva detsamma ett odisputabelt företräde framför krafvet på liknande utbildningsanstalter för styrmans-examen; synnerligast då det såsom här är ifrågasatt att indraga ett större antal af de redan befintliga navigationsskolorna i riket. Det torde äfven vara möjligt att de här ofvan återgifna kalkylerna — som allaredan äro cirka 5 år gamla — icke längre äro fullt tillförlitliga med afseende å nu gällande priser, frakter och löneanspråk. Detta framgår fullt tydligt med afseende å i kalkylen föreslagna lönebelopp för tilltänkta lärarekrafter. Äfvenså skulle det enligt undertecknads uppfattning vara oklokt att upplägga ett dylikt fartyg under vintermånaderna, då hvarken befäl eller lärare skulle kunna godkänna en så pass lång arbetslöshet utan löneinkomster.

Då krafvet på anskaffandet af ett skolskepp antagligen kommer att kvarstå med oförminskad styrka, torde det nog vara behöfligt, att denna fråga tages under allvarsam ompröfning i samband med föreliggande förslag till navigationsskolereform, enär förverkligandet af denna fråga gifvetvis måste betydligt inverka på det antal navigationsskolor, som annars kunde vara behöfliga.

Under alla förhållanden anser dock undertecknad, att antalet navigationsskolor bör kunna inskränkas till högst fem, så att man skulle bibehålla skolorna i Härnösand, Stockholm, Kalmar, Malmö och Göteborg; eventuellt fyra genom förverkligandet af en flytande navigationsskola i förbindelse med ett skolskepp, i hvilket fall navigationsskolan i Kalmar må kunna indragas.

Då dessa spörsmål antagligen icke kunna af utskottet lösas, utan att frågan ånyo remitteras till Kungl. Maj:t för ny utredning och förslag, får undertecknad hemställa,

att Riksdagen med afslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 103 ville besluta att i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta verkställa en förnyad utredning angående omorganisationen af navigationsskolorna i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de synpunkter, som i denna motion anförts, samt för Riksdagen framlägga de förslag, hvartill utredningen må föranleda.

Stockholm den 13 april 1910.

C. G. Lindley.