

Nr 256.

Av herr **Lithander**, angående staterna för navigationsskolorna och kommerskollegium.

I föreliggande statsverksproposition är under tionde huvudtiteln och beträffande anslaget till navigationsskolorna en nedsättning i innevarande års stat föreslagen. Minskningen i anslagsbeloppet är beroende därav, att enligt chefens för handelsdepartementet förslag navigationsskolan i Härnösand skulle inskränkas med en sjökaptens- och en 1:a maskinistklass, medförande att tvenne ordinarie lärarbefattningar vid nämnda skola bleve överflödiga. Härjämte skulle ett antal icke-ordinarie lärarbefattningar komma att indragas. I anledning av den sålunda gjorda framställningen tillåta vi oss att framkomma med följande uttalande och förslag.

Frågan om indragning av vissa navigationsskolor har, som framgår av yttrandet i statsverkspropositionen, aktualiserats genom det av statens besparingskommitté under början av år 1925 framlagda betänkandet, omhandlande kommerskollegium och i samband härmed navigationsskolorna. I detta betänkande föreslås bland annat en ganska vitt gående inskränkning av den nuvarande navigationsskoleorganisationen, omfattande, utom andra indragningar, att navigationsskolorna i Härnösand och Kalmar, med undantag av ett par av de lägsta klasserna, helt och hållet skulle slopas. De invändningar, som gjordes från olika håll, däribland även från kommerskollegium, emot denna långt gående inskränkning i fråga om anstalter för utbildning av handelsflottans befäl medförde, att departementschefen i sitt statförslag till förliedet års riksdag icke utan ytterligare utredning i ärendet ansåg sig kunna taga ståndpunkt till den föreliggande frågan. Den nya utredningen i form av ett uttalande av kommerskollegium den 28 sept. 1925 angående indragningar å navigationsskolans stat föreligger nu, och har departementschefen vid avfattande av sin proposition om navigationsskolorna i stort sett följt detta uttalande. Beträffande vissa delar av innehållet i denna proposition ha vi en åsikt i full överensstämmelse med den som statsrådet uttalat, i andra delar däremot anse vi, att man icke funnit den lämpligaste lösningen av det föreliggande spörsmålet, en lösning, som kan definieras sålunda, att man genom organisationen av navigationsskolorna söker möjliggöra en tidsenlig utbildning av handelsflottans befäl, samtidigt med det att de statliga kostnaderna för denna utbildning så mycket som möjligt begränsas.

Av den föreliggande propositionen framgår, att den av kommerskollegium företagna utredningen om navigationsskolorna begränsats till att undersöka

elevfrekvensen vid de olika navigationsskolorna samt elevernas hemortsförhållanden. Någon utredning beträffande navigationsskolornas verksamhet som utbildningsanstalter för handelsflottans befäl och de härvid på organisationen av skolorna inverkan faktorerna har icke utförts. Genom den sålunda förefintliga begränsningen i framställningen om navigationsskolorna har riksdagen enligt vårt förmenande icke i den omfattning, som skulle varit önskvärt, blivit insatt i föreliggande ärende.

Klart synes vara att även andra synpunkter än elevfrekvensen och elevernas hemortsförhållanden böra tagas i övervägande för ett allsidigt skärskådande av spörsmålet om navigationsskolornas antal, deras förläggning och omfattning. Bland sådana synpunkter må särskilt framhållas effektiviteten i utbildningen, beroende av om undervisningen förlägges till ett större eller mindre antal skolor. Det är så mycket mera anmärkningsvärt, att denna synpunkt icke upptagits i utredningen, som ju riksdagen vid den senaste omorganisationen av navigationsskolorna, då antalet av dessa minskades från 10 till 5, uttalade, att genom en inskränkning av navigationsskolornas antal skulle större möjligheter vinnas att erhålla skickliga lärare, varjämte bättre och rikhaltigare undervisningsmateriel skulle kunna tillhandahållas.

Ett annat spörsmål, som vid avgörande av navigationsskolornas förläggning och storleken av respektive skolor tydligen måste beaktas, är sjöfartsnäringens utbredning här i landet och den utveckling ifråga om denna näring, som de olika orterna kunna uppvisa.

För åstadkommande av besparingar inom området för navigationsskoleväsendet torde slutligen böra undersökas, huruvida icke förenklingar i organisationen av det nuvarande inspektions- och examensförfarandet vid navigationsskolorna kunna uppnås.

Av propositionen framgår, att genom indragning vid navigationsskolan i Härnösand av en sjökaptens- och en 1:a maskinistklass antalet sjökaptensklasser vid rikets navigationsskolor skulle nedgå från 6 till 5 och antalet 1:a maskinistklasser från 5 till 4. Beträffande minskningen i antalet 1:a maskinistklasser torde häremot för närvarande intet vara att invända. Däremot dela motionärerna de betänkligheter, som uttalats av kommerskollegium angående minskningen av det nuvarande antalet sjökaptensklasser. Ämbetsverket har härvidlag påvisat, att elevfrekvensen vid de nuvarande sjökaptensklasserna är stadd i ökning och att, om en sjökaptensklass indrages, en extra sådan klass när som helst kan bli nödvändig. Till komplettering av här lämnad statistik må påpekas, att under innevarande läsår, enligt vad motionärerna inhämtat, 130 sjökaptenselever äro inskrivna vid navigationsskolorna. Då nu högsta antalet elever pr klass får antagas utgöra 24, framgår härav, att 5 sjökaptensklasser för närvarande äro otillräckliga.

Vid bedömande av den framtida elevfrekvensen inom navigationsskolornas sjökaptensklasser torde det vara skäl att icke alltför mycket fästa sig vid den låga elevfrekvensen under 10-årsperioden närmast efter år 1912. Tvenne omständigheter till minskning av antalet elever under denna period få nämligen betraktas vara av övergående art, nämligen dels de genom 1912 års om-

organisation införda skärpta bestämmelserna för inträde i styrmansklasserna, i fortsättningen medförande minskning av elevantalet även i sjökaptensklasserna, dels den genom världskriget uppkommande ganska väsentliga nedgången i landets handelsflotta. Under åren före 1912 finner man, att enligt den till 1911 års riksdag framlagda statistiken beträffande elevfrekvensen vid navigationsskolorna medeltalet av de under perioden 1905—1910 årligen vid navigationsskolorna inskrivna sjökaptenseleverna utgjorde ej mindre än 162.

Med hänsyn till vad nu anförts och under uttalande av vår åsikt, att bristande undervisningsmöjligheter med avseende på sjökaptensutbildning måste inverka menligt på upprätthållande av kunskapsnivån hos det svenska fartygsbefälet, vilja vi yrka, att sjökaptensklasserna vid navigationsskolorna bibehållas vid det nuvarande antalet, men att den nu till Härnösand förlagda sjökaptensklassen, av anledning, som i det följande närmare kommer att motiveras, förflyttas till navigationsskolan i Göteborg.

En undersökning av tonnagesfördelningen med avseende på fartygens hemort inom den svenska handelsflottan visar, att fartygsbeståndet till så väsentlig del är förlagt till orter inom södra och mellersta Sverige, att någon egentlig grund för bibehållandet av undervisningen för sjökaptens- eller styrmans elever å någon ort inom Norrland icke föreligger. Statistiken här nedan, som uppgjorts på grundval av skeppslistan från den 1 juli 1925 med komplettering till slutet av året, omfattar ångfartyg över 100 br.ton och motorfartyg över 500 br.ton eller i allmänhet sådant maskindrivet tonnage, där minst styrmansbefäl erfordras.

Tonnagets fördelning	Ångfartygs tonnage över 100 br.-ton	I % av sådant tonnage	Motorfartygs tonnage över 500 br.-ton	I % av sådant tonnage	Procentmedeltal
Bohuslän, Halland och Vänerlandskapen	416,000	41 %	148,000	53 %	44 %
(Därav Göteborg)	340,000	34 »	148,000	53 »	38 »
Mälardalskapen	241,000	24 »	129,000	46 »	29 »
(Därav Stockholm)	220,000	22 »	129,000	46 »	27 »
Skåne	196,000	20 »	—	—	15 »
(Därav Hälsingborgs sjömanshusdistrikt) .	124,000	12 »	—	—	10 »
Norrland	31,000	3 »	1,200	—	} 3 »
(Därav i Västernorrlands län)	27,000	3 »	1,200	—	

Återstående 9 % fördela sig på riket för övrigt, därav främst på Östergötlands, Kalmar, Blekinge och Gotlands län.

Ökningen av maskindrivna tonnaget under år 1925 kan uppskattas till 95,000 br.ton, som till övervägande del fördelades på Göteborg och Stockholm (motorfartyg).

Om vid navigationsskolornas förläggning inom landet samt vid bestämmandet av antalet klasser i de olika skolorna hänsyn toges till nu anförda siffror angående tonnagets fördelning — och detta är en säkrare grund att bygga på

än en beroende på elevernas hemorter gjord fördelning — så torde till en navigationsskola å Sveriges västkust (Göteborg) böra förläggas 3 sjökaptens- och 3 styrmansklasser, till navigationsskolor å Sveriges ostkust (Stockholm och Kalmar) 2 sjökaptens- och 3 styrmansklasser och till en navigationsskola å Sveriges sydkust (Malmö) 1 sjökaptens- och 2 styrmansklasser.

Beträffande en navigationsskola med undervisning för styrmans- och skepparelever utan att sjökaptensexamen här kan avläggas vann en sådan anordning, då frågan om navigationsskolornas omorganisation var före år 1910, icke riksdagens bifall. En undervisningsanstalt av detta slag kommer att betraktas såsom något ofullbordat, i fråga om lärarkrafter och undervisningsmateriel blir den sämre lottad än en fullständig navigationsskola, och avses i förhållande till de övriga skolorna som denna enstaka styrmansklass i Härnösand komme att bli, lärar den, bortsett från en mycket ringa klientdel av elever i skolans omedelbara närhet, icke annat än i rent exceptionella fall komma att anlitas av utbildningsökande i andra delar av landet.

Likartade skäl kunna anföras emot bibehållandet av en 2:a maskinistklass vid nav.-skolan i Härnösand. Emellertid kan som skäl för att låta en undervisning för 2:a maskinister kvarstå vid nämnda skola anföras dels den omständigheten, att den praktiska utbildning, som föregår 2:a maskinistkursen, i motsats till vad fallet är i fråga om praktisk utbildning för avläggande av styrmansexamen, helt kan förläggas till Norrland och norrlandsfarvatten, dels behovet av att uppnå en utökning av maskinisteleventalet, vartill bibehållandet av en 2:a maskinistavdelning vid skolan i Härnösand i någon mån kan tänkas medverka.

De av 1906 års navigationsskolekommitté utformade lärokurserna, vilka inom navigationsavdelningarna vid skolorna utan nämnvärda ändringar fortfarande tjäna till efter rättelse, äro enligt vad meddelas från sakkunnigt håll i behov av en viss modernisering. Vid den tidpunkt, då kurserna utformades, utgjordes den svenska handelsflottan ännu till 36 % av segelfartyg, under det att för närvarande i fråga om fartyg över 100 ton segelfartygen endast uppgå till omkring 3 % samt, om endast sådana segelfartyg medtagas, vara minst styrmansbefäl erfordras, antagligen icke ens till 2 %. Det maskinellt tekniska kan numera i fråga om fartygsdriften så gott som helt och hållet anses ha ersatt den äldre segelfartygstekniken, och lärokurserna vid navigationsskolorna böra, för att fylla anspråken på en modern och efter elevernas framtida verksamhet lämpad riktning, anpassas härefter. I fråga om huvudämnet navigation ha instrumentella anordningar och standardmetoder för Ortsbestämning till sjöss trätt i stället för äldre tiders mera omständliga och mångformade räknemetoder. I denna utveckling har radiotelegrafien haft en synnerligen stor del, och varje navigationsundervisning, speciellt inom lärokurserna tillhörande sjökaptensklasserna, som icke sysslar med de till radiotelegrafien hörande navigeringsmetoderna, måste betraktas vara efter sin tid. I fråga om radiotelegrafien och andra instrumentella navigeringsanordningar har uppstått en särskild s. k. »teknisk navigation», som bör ingå i navigationsskolans högre klasser.

Frågan om införandet av radiotelegrafi som undervisningsämne för naviga-

törer har under sista tiden varit föremål för en ganska ingående behandling. Så ingick Sveriges allmänna sjöfartsförening under september månad 1924 med en skrivelse till Kungl. Maj:t innehållande bland annat, »att åtgärder snarast måtte vidtagas i syfte, att undervisning beträffande radiotjänst å fartyg varder i lämplig utsträckning meddelad i samband med utbildningen vid navigations-skolorna av fartygsbefäl». Med anledning av denna hemställan företogs av navigationsskolornas överstyrelse en utredning i saken, vilken emellertid icke synes ha lett till något resultat. Även må återopas uttalande från de nordiska fartygsbefälskongresserna 1923 i Göteborg och 1925 i Köpenhamn, där förslaget om införande av radiotelegrafi som läroämne vid navigationsskolorna vann livlig tillslutning. Å det senare mötet var man bland det nordiska (svenska, norska, danska och finska) fartygsbefälet fullt enig därom, »att radion allt mer och mer blir ett *navigeringsmedel* av sådan vikt, att navigatörerna böra kunna betjäna sig därav utan mellanhänder».

Anledningen till det negativa resultatet av den av kommerskollegium på initiativ av Sveriges allmänna sjöfartsförening företagna utredningen beträffande radiotelegrafins införande som läroämne för navigatörer torde delvis ha berott därpå, att oklarhet förelåg vart man syftade med denna undervisning. Man synes på en del håll haft den uppfattningen, att meningen var, att navigatörerna skulle bibringas en radiotelegrafisk utbildning jämställd med den, som meddelas en yrkestelegrafist, vilket skulle ha medfört en förlängning av lärokurserna vid nav.-skolan med 6 till 8 månader. En utbildning av denna omfattning, erforderlig för ett fullt behärskande av den kommersiella radiotelegrafien, bör lämpligen liksom hittills varit fallet hållas skild från navigations-skolans lärokurser, då den dels är alltför specialiserad till sitt syfte, dels helt och hållet skulle förrycka den nuvarande navigatörsutbildningen. Vad däremot angår kännedom om radiotelegrafien som navigatoriskt hjälpmedel, så kan, utan att syftet förfelas, undervisningstiden väsentligt inskränkas. Enligt vid nav.-skolor i utlandet gjorda försök kan under en kurs i radiotelegrafi omfattande cirka 150 undervisningstimmar god färdighet bibringas beträffande såväl materielkännedom som färdighet i morsealfabetet. Genom en förenkling och standardisering av särskilt den astronomiska navigationen, den del av navigationsvetenskapen, som genom tillkomsten av moderna navigationshjälpmedel sett sitt område väsentligt förminskat, lär det, enligt vad upp-gives från sakkunnigt håll, vara möjligt att i sjökaptensklassen förminska antalet undervisningstimmar i navigation pr vecka från nuvarande 15 till 10, varigenom plats skulle beredas för ovan nämnda 150 timmars undervisning i radiotelegrafi.

Förslaget här går ut på att vid navigationsskolan i Göteborg, där enligt förut gjort yrkande 3 sjökaptensklasser skulle bli förlagda, på försök anordnas 3×5 veckotimmars undervisning i radiotelegrafi. Inom navigationsskolan i Göteborg äro sedan tre år tillbaka lokaler upplåtna till en på privat väg anordnad fullständig kurs för utbildning av s. k. styrmanstelegrafister, varför yrkesutbildade lärare för den ovan föreslagna kursen i radiotelegrafi böra kunna erhållas.

Bilagan till motionen innehåller en av föreståndaren för navigationsskolan i Göteborg uppsatt läsordning, vari plats beretts för radiotelegrafien.

I uttalandet av statens besparingskommitté över indragningar inom navigationsskoleväsendet beröres även inspektörsbefattningen vid navigationsskolorna. Härom säges bland annat: »Till examina och inspektion i skolorna åtgår för varje läsår en tid av omkring 3 1/2 à 4 månader. Det antal olika examensuppgifter för de skriftliga proven, som navigationsskoleinspektören för varje läsår har att utarbeta, uppgår till 250, då icke extra examen äger rum. Utarbetandet av dessa examensuppgifter kräver synnerligen stor omsorg och noggrannhet och har visat sig vara så krävande, att arbetet i väsentlig utsträckning måst förläggas utom ordinarie tjänstetid.» Besparingskommittén förmenar, att genom de av densamma föreslagna indragningar »möjliggöres en ej så ringa minskning även av navigationsskoleinspektörens resekostnader, vilka nu uppgå till ganska betydande belopp. Även dennes göromål komma att minskas. Kommittén har emellertid ej kunnat finna någon möjlighet att i anledning härav företaga någon inskränkning av tjänstemännen i kommerskollegium.» Frågan om bibehållandet av inspektörsbefattningen vid nav.-skolorna som ett självständigt ämbete har icke upptagits i kommerskollegii utredning beträffande navigationsskolornas antal och förläggning ej heller i föreliggande statsverksproposition.

I motsats till vad besparingskommittén uttalat hålla motionärerna före, att en indragning av inspektörsbefattningen vid navigationsskolorna kan och bör äga rum, varigenom en icke oväsentlig besparing för statsverket uppstår.

Inspektörsbefattningen vid navigationsskolorna i sin nuvarande utformning tillkom på förslag av 1906 års navigationsskolekommitté. Man har anledning att antaga, att kommitterade ansågo en navigationsskoleföreståndare som den lämpligaste att bestrida en sådan befattning. Emellertid har både dessförinnan och sedermera ämbetet handhafs av en officer från flottan. Vid övervägande av behovet av en särskild inspektörsbefattning bör tagas i betraktande, att 1906 års navigationsskolekommitté utgick ifrån att antalet navigationsskolor borde vara 11, varav några innehållande endast styrmans- och skepparklass. 1911 års riksdagsbeslut gick emellertid ut på att endast 5 skolor skulle inrättas, varav följde, att genom skolornas ökade storlek kontrollen över skolarbetets behöriga gång på ett betydligt verksammare sätt, än vad 1906 års kommitterade ansågo vara uppnåeligt, kunde handhavas inom läroanstalterna. Redan vid utformandet av 1912 års navigationsskoleorganisation hade bort tagas i övervägande, om ej inspektörsbefattningen vore överflödig.

Det torde knappast vara nödvändigt, att denna lilla grupp av undervisningsanstalter, där sammanlagda elevantalet, skeppar- och 3:e maskinistelever med sina 3-månaderskurser frånräknade, icke uppgår till ens en numerär av 400, förses med en så ingående inspektion som nu är fallet. Härtill må jämväl bemärkas, att inspektions- och det härmed i samband stående examensväsendet egentligen endast omfattar navigationsavdelningen, då ju särskild examensförrättare är utsedd för 1:a och 2:a maskinistklasserna.

Den ordinarie tjänsten som inspektör för navigationsskolorna bör kunna in-

dragas och ersättas med en enklare och för statsverket mindre kostsam anordning. Förslagsvis torde inspektion och examina inom navigationsskolorna kunna ordnas så, att någon föreståndare vid navigationsskola för en tid av tre eller fem år utses att bredvid sin egentliga tjänst och på anmodan av kommerskollegium taga befattning med vissa till navigationsskolorna hörande frågor samt i viss utsträckning även tjänstgöra som examensförrättare. Angående examina för övrigt lära dessa förrättningar kunna ordnas under medverkan av föreståndare vid andra navigationsskolor eller utföras under uppsikt av censorer, tillhörande handelsflottans befälskår.

I fråga om den hittillsvarande ordningen med fast anställd inspektör, hämtad från flottans officerskår, har av en föreståndare vid en av de större navigationsskolorna tillställts oss följande uttalande:

»Den plan för teoretisk utbildning av handelsflottans befäl, som uppgjordes av 1906 års navigationsskolekommitté, var vid sin tillkomst väl ägnad att på det ifrågavarande området tillgodose kravet på en tidsenlig utbildning. Att man för närvarande vid navigationsskolorna icke lyckats att hålla jämna steg med utvecklingen, torde icke så mycket bero på utbildningsplanens avfattning — ehuru denna efter 20 år givetvis tarvar en modernisering — som fastmera på det förhållandet, att navigationsskolorna tillhört och fortfarande tillhöra en gren av statsförvaltningen, som är främmande för undervisningsfrågor. Även den omständigheten, att nav.-skolorna tills helt nyligen varit förlagda under en flottans myndighet och att inspektion och examina samt avgörandet i fråga om kurser och läroböcker handhafs av personer tillhörande örlogsflottan, har icke varit ägnat att på bästa sätt inrikta undervisningen till fromma för utbildningen av handelsflottans befäl. Sambandet mellan utbildningen av befäl å örlogs- och handelsfartyg skulle, bortsett från allmänbildande ämnen, ligga på navigationens område. För sjöofficeren, som endast sporadiskt och vanligen endast i kustfarvatten idkar navigering, måste detta ämne tydligen underordnas de militära kunskapsgrenarna, under det att för befälet å handelsfartyg navigationskonsten till sin teoretiska och praktiska del är av vida större vikt och omfattning. Föga samband kan därför sägas råda mellan utbildningen inom navigationsskolorna och vid flottans läroanstalter, och det kan anses vara lika olämpligt att sätta en sjöofficer i spetsen för navigations-skolorna som att låta en lantofficer, icke särskilt initierad på undervisningsområdet, taga hand om en grupp tekniska läroanstalter.

Undervisningen vid navigationsskolorna bör lättas från en hel del för den moderna navigatörsutbildningen onödigt stoff, vilket år efter år och delvis på grund av sambandet med flottans undervisningsväsende kommit att hänga med, examensförfarandet, som sker allt för schematiskt och härigenom samt på grund av dess tidsödande omfattning fastbinder undervisningen i stereotypa former, bör omläggas; slutligen vore det till fördel, om navigationsskolorna, vilka hittills haft en alltför isolerad ställning, komme i närmare beröring med annan teknisk undervisning här i landet.»

I ytterligare ett avseende synes en ändring i det nuvarande navigationsskoleväsendet böra företagas, nämligen beträffande förläggningsorten för naviga-

tionslärarkursen. Denna har hittills haft sitt säte vid navigationsskolan i Stockholm, men föreslå vi, att den i stället förlägges till navigationsskolan i Göteborg. Genom en förflyttning till sistnämnda stad kan förväntas, att kursen skulle erhålla ökad betydelse som ett bildningsinstitut ej blott avsett för navigationsläroaspiranter utan jämväl för befälet å de större oceangående fartygen. Från på området sakkunnigt håll uppgives, att beträffande det i kursen ingående läroämnet »kompass- och deviationslära», för den praktiska navigationen det måhända viktigaste föreläsningämnet, ett verkligt grepp på undervisningen häri förutsätter praktiskt ombord å större fartygs nybyggen utförda kompassinstallationer och deviationsundersökningar, vartill tillfälle gives i Göteborg men ej i Stockholm. Utrymmet inom navigationsskolan i Göteborg är, enligt vad meddelats oss, tillräckligt för en utökning av skolan med en sjökaptens- och en styrmansklass samt ditflyttning av navigationslärarkursen.

Genom att begränsa navigationsskolan i Härnösand till en skeppar-, en 2:a maskinist- och en 3:e maskinistklass torde föreståndarebefattningen vid navigationsskolan därstädes kunna ordnas på ett enklare och för statsverket ekonomiskt förmånligare sätt än enligt förslaget i statsverkspropositionen.

Indragningen av inspektörsbefattningen vid navigationsskolorna betingar att ett anslag av 1,500 kr. pr år »till examensförrättare i sjökaptens- och styrmansklasserna» ställes till kommerskollegii förfogande.

Kostnaden för 15 veckotimmars undervisning i radiotelegrafi vid navigationsskolan i Göteborg beräknas till 150 kr. pr veckotimme, vartill kommer sedvanlig löneförbättring och dyrtidstillägg.

Med anledning av vad sålunda blivit anfört får jag hemställa, att riksdagen måtte besluta:

beträffande statförslaget för *navigationsskolorna*

att staten *ökas* med ett belopp utgörande kostnaden för förläggning till Göteborg av ytterligare en sjökaptens- och en styrmansklass och anordnandet därstädes av 15 veckotimmars undervisning i radiotelegrafi, vartill kommer ett anslag av 1,500 kr. till examensförrättare i sjökaptens- och styrmansklasserna,

att denna stat *minskas* med ett belopp motsvarande indragning av en styrmansklass vid navigationsskolan i Härnösand och härav följande besparing i avlöningsbeloppet till föreståndare vid nämnda skola; samt

beträffande statförslaget för *kommerskollegium*

att staten här *minskas* med ett belopp motsvarande indragning av navigationsskoleinspektörsbefattningen.

Ät vederbörande utskott uppdrages att göra de detaljändringar i staten under 10:e huvudtiteln, som betingas av ovan gjorda yrkanden.

Stockholm den 21 januari 1926.

Edvard Lithander.

Förslag till fördelning av lärarpersonalen inom styrmans- och sjökaptensklasserna vid navigationsskolan i Göteborg.
(Siffrorna avse veckotimmar.)

L ä r o ä m n e n	Sjökaptensklassen A			Sjökaptensklassen B		Sjökaptensklassen C		Styrmansklassen A		Styrmansklassen B		Styrmansklassen C	
	Före- stån- dare	Ordi- narie lärare	Extra lärare	Ordi- narie lärare	Extra lärare	Ordi- narie lärare	Extra lärare	Ordi- narie lärare	Extra lärare	Ordi- narie lärare	Extra lärare	Ordi- narie lärare	Extra lärare
Matematik	—	6	—	6	—	6	—	10	—	10	—	10	—
Navigation	10	—	—	10	—	10	—	18	—	18	—	18	—
Sjömanskap	—	2	—	2	—	2	—	3 ¹	—	3 ²	—	3 ³	—
Fysik & mek.	3	—	—	3	—	3	—	2 ¹	—	2 ²	—	2 ³	—
Skeppsbyggeri	—	—	4	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—
Maskinlära	—	—	2	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—
Författningskunskap	—	—	3	—	3	—	3	—	2	—	2	—	2
Svenska språket	—	—	2	—	2	—	2	—	2	—	2	—	2
Engelska språket	—	—	2	—	2	—	2	—	3	—	3	—	3
Radiotelegrafi	—	—	5	—	5	—	5	—	—	—	—	—	—
<i>Tillägg och avdrag.</i>	13	8	18	21	18	21	18	33	7	33	7	33	7
Fysik & mek. ² och sjömanskap ³ . . .		+ 5 ¹		+ 5 ²		+ 5 ³		— 5 ¹		— 5 ²		— 5 ³	
30 t. i skepparkl. reducerade till läsår		+ 11 ^{1/4}		—		—		—		—		—	
		24^{1/4}		26		26		28		28		28	

Härtill kommer hittillsvarande undervisning i hälso- och förbandslära, 20 t. pr klass.

Anm. De 5 timmarna, som äro avdragna från tjänstgöringstimmarna för ordinarie lärare i styrmansklasserna och tillagda ordinarie lärare i sjökaptensklasserna, avse ämnen »Sjömanskap» och »Fysik och mekanik»; det senare ämnets särskiljande från »Sjömanskapet», till vilket det hittills hört, betecknar en viss utvidgning av lärokursen. Ordinarie läraren i sjökaptensklassen A har utom här redovisade 13 t. undervisning i skepparklassen.

