

## Nr 81

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslagsbehovet för budgetåret 1959/60 till sjöbefälsskolorna, m. m.; given Stockholms slott den 6 mars 1959.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

## GUSTAF ADOLF

*Gunnar Lange*

---

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen framlägges förslag till ny studieordning vid sjöbefälsskolorna i huvudsaklig överensstämmelse med sjöbefälsutredningens nyligen avlämnade betänkande om sjöbefälsutbildningens organisation m. m. (SOU 1958: 33). Förslaget kännetecknas framför allt av att nuvarande splittring på ett flertal olika examina och behörighetsformer häves: vid sjöbefälsskolorna kommer i fortsättningen — fränsett viss lägre nautisk utbildning, som icke behandlas i detta sammanhang — att utbildas endast två kategorier av befäl, styrmän och maskintekniker respektive sjökaptener och sjöingenjörer. Studietiden föreslås bli ett år för den lägre kategorien och ytterligare två år för den högre. Den nya studiegången avses vara helt genomförd år 1961.

Nuvarande fem sjöbefälsskolor föreslås bibehållna liksom skolornas yttre organisation i övrigt.

Anslag begäres, utom till sjöbefälsskolornas avlöningar — därvid bl. a. föreslås inrättande av ett antal nya lärartjänster och förstärkning av biträdespersonalen på rektorsexpeditionerna — till omkostnader, till upprustning av demonstrations- och laboratoriematerielen, till fortbildningskurser för sjöbefäl samt till ersättning åt författare av läroböcker m. m.

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 6 mars 1959.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDELL, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Lange, fråga angående *sjöbefälsutbildningens organisation m. m.* och anför därvid följande.

I årets statsverksproposition, (X ht p. 64) har Kungl. Maj:t på hemställan av chefen för handelsdepartementet föreslagit riksdagen att i avbidan på särskild proposition i ämnet, för budgetåret 1959/60 beräkna

- a) till *Sjöbefälsskolorna: Avlöningar*  
ett förslagsanslag av 1 832 000 kronor,
- b) till *Sjöbefälsskolorna: Omkostnader*  
ett förslagsanslag av 140 000 kronor,
- c) till *Sjöbefälsskolorna: Utrustning*  
ett reservationsanslag av 250 000 kronor,
- d) till *Sjöbefälsskolorna: Fortbildningskurser*  
ett reservationsanslag av 10 000 kronor samt
- e) till *Sjöbefälsskolorna: Ersättning åt författare av läroböcker m. m.*  
ett reservationsanslag av 10 000 kronor.

Hithörande frågor torde nu få upptagas till fortsatt behandling.

## I. Inledning

För att utreda vissa spörsmål rörande sjöbefälsutbildningens organisation och därmed sammanhängande frågor tillkallade chefen för handelsdepartementet den 1 juni 1956, med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande samma dag, särskilda sakkunniga, nämligen landshövdingen G. A. Widell, tillika ordförande, dåvarande ledamoten av riksdagens första kammare, numera framlidne landshövdingen E. G. Andersson, sjöfartsrådet G. Lindencrona, undervisningsrådet J. A. Orring och rektorn vid sjöbefälsskolan i Stockholm A. E. Strömberg. De sakkunniga, som antog benämningen sjöbefälsutredningen, överlämnade den 2 september 1958 betänkandet *Sjöbefälsutbildningens organisation m. m.* (SOU 1958: 33). Betänkandet var enhälligt.

Genom särskilt beslut har de sakkunniga erhållit Kungl. Maj:ts uppdrag att granska även frågan om hur undervisningen i navigation för fiskare lämpligen bör ordnas. Utredningen har förklarat sig ämna senare framlägga särskilt förslag härom liksom förslag beträffande viss annan lägre nautisk utbildning.

Över betänkandet har, efter remiss, yttranden avgivits av chefen för marinen, arbetsmarknadsstyrelsen, statskontoret, riksräkenskapsverket, skolöverstyrelsen, överstyrelsen för yrkesutbildning, sjöfartsstyrelsen — efter hörande av samtliga direktioner för sjöbefälsskolorna — Sveriges redareförening, Sveriges varvsindustriförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Rederiföreningen för mindre fartyg, Rydbergiska stiftelsen, Sjöassuradörernas förening, Tjänstemännens centralorganisation, Sveriges akademikers centralorganisation, Statstjänstemännens riksförbund, sjöbefälsskolornas lärarförbund, Svenska officersförbundet, försvarets civilmilitära ingenjörers förbund, Svenska underofficersförbundet, försvarsväsendets underbefälsförbund, Stockholms stadsfullmäktige samt stadsfullmäktige i Göteborg, Malmö, Kalmar och Härnösand. Genom sjöfartsstyrelsens försorg har även Hermods korrespondensinstitut, NKI-skolan, Stockholms handelskammare, Handelskammaren i Göteborg och Skånes handelskammare beretts tillfälle att yttra sig i ärendet. Skånes handelskammare har i sin tur inhämtat yttranden från Malmö och Hälsingborgs sjöfartsföreningar samt Malmö nautiska förening. Stadsfullmäktige i Malmö har hört högre tekniska läroverket i Malmö och Malmö stads skolstyrelse.

### Historik

Undervisning i vårt land av sjömän påbörjades redan vid mitten av 1600-talet. Det var emellertid först långt senare som undervisningen fick fastare former, framför allt genom beslut av statsmakterna år 1841 om inrättande av navigationsskolor i Stockholm, Göteborg, Malmö, Gävle och Kalmar. Senare inrättades skolor även i Härnösand, Västervik, Visby, Karlshamn och Strömstad. Den nuvarande ordningen, att sjöbefälsskolor skall finnas endast i Stockholm, Göteborg, Malmö, Härnösand och Kalmar, fastställdes av 1911 års riksdag.

Såsom tillsynsmyndighet över navigationsskolorna har under olika perioder fungerat förvaltningen av sjöärendena (sedermera marinförvaltningen) och kommerskollegium. Sedan den 1 januari 1956 är sjöfartsstyrelsen överstyrelse för skolorna.

Den år 1841 fastställda undervisningsordningen har tid efter annan förnyats. För närvarande gäller Kungl. Maj:ts stadga för sjöbefälsskolorna i riket av den 23 juli 1953.

Utbildningen av befäl för handelsflottan har under årens lopp varit föremål för ett flertal utredningar, senast av 1943 års *sjöbefälssakkunniga*, som i betänkande den 30 april 1947 (SOU 1947: 31) föreslog genomgripande förändringar i den existerande utbildningsorganisationen. Sålunda för-

ordades, att den högre nautiska utbildningen förlades till en enda läroanstalt, navigationsskolan i Göteborg, under ledning av den dåvarande överstyrelsen för sjöbefälsutbildningen, kommerskollegium. Samtidigt föreslogs att den högre maskintekniska undervisningen överfördes till de tekniska läroverken, där för ändamålet nya fackavdelningar, benämnda sjömaskinfackskolor, skulle inrättas, i första hand i Stockholm, Göteborg och Malmö. Utbildningen skulle sortera under samma överstyrelse som de högre tekniska läroverken, d. v. s. överstyrelsen för yrkesutbildning. Den lägre sjöbefälsutbildningen ansåg de sakkunniga borde förläggas till yrkesskolorna. Härutöver innefattade betänkandet bl. a. förslag om förberedande kurser för vissa elevkategorier och om ändrade praktiktider.

I särskilda *reservationer* till utredningsförslaget förordades bibehållande av antingen fem eller fyra navigationsskolor med nautiska och maskintekniska linjer samt överförande av den centrala ledningen för navigations-skolorna även i vad angår den högre nautiska utbildningen från kommerskollegium till överstyrelsen för yrkesutbildning.

Då vid remissbehandlingen av 1943 års sjöbefälssakkunnigas betänkande de däri framlagda organisationsförslagen mötte rätt stark kritik — bl. a. från kommerskollegium och Sveriges redareförening — ansågs betänkandet icke böra läggas till grund för proposition i ämnet.

Under åren 1950—1953 genomfördes likväl en hel del partiella reformer inom sjöbefälsutbildningen. Som exempel härå kan nämnas inrättandet av en befattning som maskinteknisk överinspektör, införandet av vissa förberedande kurser och av de s. k. A-linjeklasserna samt förlängning av lästiden i navigationsskolorna, vilka från och med år 1951 benämnas sjöbefälsskolor. Vid olika tillfällen har vidare ändringar i kurs- och timplanerna fastställts. Efter 1953 har organisationen av undervisningen vid sjöbefälsskolorna i stort sett varit oförändrad.

#### Nu gällande organisation m. m.

##### *Överstyrelsen för sjöbefälsskolorna*

Sjöfartsstyrelsen är överstyrelse för sjöbefälsskolorna och utövar i denna egenskap den omedelbara tillsynen över sjöbefälsskolornas verksamhet. Den har även att meddela behörighetsbevis för fartygs- resp. maskinbefäl enligt gällande bestämmelser angående befäl å svenska handelsfartyg.

##### *Utbildningsgången för sjöbefäl*

Vid samtliga sjöbefälsskolor finns en nautisk och en maskinteknisk linje. Inom båda linjerna finns såväl högre utbildning, syftande till sjökaptens- och styrmansexamina respektive sjöingenjörs- och maskinteknikerexamina, som lägre utbildning, vilken leder till östersjö- och nordsjöskepparexamina respektive maskinistexamen. Den maskintekniska linjen vid skolan i Kalmar omfattar endast maskinistklass.

Varje klass inom de högre utbildningsformerna pågår två terminer, eller ett läsår, medan östersjöskepparklassen varar 10 veckor, nordsjöskepparklassen 12 veckor och maskinistklassen 16 veckor. Dessutom finns för såväl den nautiska som för den maskintekniska linjen en icke obligatorisk förberedande klass om 17 veckor, avsedd för inträdessökande, vilka icke har de erforderliga teoretiska kunskaperna för att börja i styrmans- respektive maskinteknikerklass. Vissa klasser pågår från januari till december, den s. k. A-linjen, medan andra klasser börjar i augusti och slutar i juni, den s. k. B-linjen.

### *Inträdesfordringar*

Bestämmelser om inträdesfordringar finns i sjöbefälsskolestadgan samt i kommerskollegiets kungörelse den 27 oktober 1936 med vissa föreskrifter i anledning av befälsförordningen. Endast den som är svensk medborgare må enligt stadgan vinna inträde som elev vid sjöbefälsskola. Även vissa fysiska krav ställes på den sökande.

I övrigt varierar inträdeskraven för de olika utbildningsformerna. För tillträde till styrmansklass fordras fullgjord sjöpraktik om i princip 42 månader samt viss teoretisk utbildning, motsvarande den förberedande kursen. I sjökaptensklass vinner endast den inträde, som avlagt styrmansexamen med godkänt betyg i samtliga ämnen. Kravet på sjöpraktik för den lägre nautiska utbildningen utgör i princip 36 månader. Härjämte måste vissa teoretiska färdigheter kunna redovisas. För tillträde till nordsjöskepparklass fordras avlagd östersjöskepparexamen med godkänt betyg i samtliga ämnen.

Den högre maskintekniska utbildningen förutsätter praktikanttjänst om i princip 36 månader, fullgjord både till sjöss och på mekanisk verkstad. Dessutom fordras vissa teoretiska kunskaper, motsvarande den förberedande kursen. Avlagd maskinteknikerexamen med godkänt betyg i samtliga ämnen är en förutsättning för påbörjande av sjöingenjörsklass. För den lägre maskintekniska utbildningen uppgår praktikkravet till 15 månader, fullgjorda dels till sjöss dels på mekanisk verkstad, varjämte vissa teoretiska kunskaper krävs.

Överstyrelsen äger meddela dispens från angivna praktik- och kunskapskrav. För sökande med högre teoretisk utbildning (real- eller studentexamen) är särskilda bestämmelser utfärdade.

### *Undervisningsplaner*

För sjöbefälsskolorna nu gällande undervisningsplaner fastställdes år 1953. Antalet lektionstimmar har däri angivits till i regel 39 för vecka. Fördelningen på läroämnena framgår av de särskilda timplanerna. Under senare år har en viss utvidgning av kursomfånget skett genom tillägg av bl. a. undervisning i radartjänst.

**Examensförfarande**

Samtliga examina omfattar enligt sjöbefälsskolestadgan skriftliga, muntliga och praktiska prov. För rätt att deltaga i muntlig prövning fordras att elev vid skriftliga prov erhållit minst vitsordet godkänd i vissa för de olika examina angivna särskilda ämnen.

Elev från enskild undervisning (privatist) kan avlägga östersjöskepparoch maskinistexamina. För att få avlägga övriga examina som privatist fordras att elev förut genomgått vederbörande lärokurs vid sjöbefälsskola men av någon anledning icke avlagt godkänd examen.

Antalet utexaminerade elever i de nautiska klasserna respektive de maskintekniska klasserna under den senaste tioårsperioden framgår av följande uppställningar.

Läsår	Sjökapstens- examina	Styrmans- examina	Nordsjö- skeppar- examina	Östersjöskeppar- examina (skeppar- examina av 1:a klass)
1948/49 .....	76	79	—	98
1949/50 .....	67	128	—	111
1950/51 .....	107	53	—	69
1951/52 .....	82	135	45	97
1952/53 .....	104	151	37	103
1953/54 .....	129	160	41	74
1954/55 .....	146	131	39	79
1955/56 .....	119	133	37	72
1956/57 .....	133	129	29	75
1957/58 .....	122	113	31	56

Läsår	Sjöingenjörsexamina (övermaskinist- examina)	Maskintekniker- examina (maskinistexamina av 2:a klass)	Maskinistexamina (maskinistexa- mina av 3:e klass)
1948/49 .....	63	102	159
1949/50 .....	64	112	197
1950/51 .....	78	124	106
1951/52 .....	86	62	92
1952/53 .....	9	101	105
1953/54 .....	63	97	117
1954/55 .....	56	83	119
1955/56 .....	73	60	107
1956/57 .....	76	64	111
1957/58 .....	59	66	115

**Behörighetsvillkor utöver examen**

För erhållande av behörighetshandlingar för högre fartygs- och maskinbefäl uppställer 1936 års befälsförordning särskilda fordringar utöver examen. Sålunda gäller bl. a. att styrmansbrev erhålles först sedan före eller efter avlagd styrmansexamen viss tids sjötjänstgöring fullgjorts. För att erhålla sjökaptensbrev krävs sjökaptensexamen, innehav av styrmansbrev samt att efter sistnämnda brevs utfärdande ha fullgjort viss sjötjänst. För erhål-

lande av maskinteknikerbrev och sjöingenjörsbrev stadgas liknande villkor. Även vissa åldersstipulationer ingår i bestämmelserna, liksom föreskrifter om minimidräktighet hos fartyg, å vilka sjötjänsten skall fullgöras.

En närmare redogörelse för villkoren utöver examen för erhållande av de skilda behörighetsgraderna återfinns i betänkandet å s. 33—36, vartill här torde få hänvisas.

### *Studielån och stipendier*

Den statliga studiehjälpen åt studerande vid sjöbefälsskolorna regleras av allmänna studiehjälpsreglementet. Enligt detta utgår statlig studiehjälp i form av allmänt studiebidrag, särskilt studiebidrag, stipendier och studielån.

Studielån beviljas i regel till belopp av högst 2 500 kronor för varje gång. Stipendier kan utgå med månadsvis högst 75 kronor till yngre och högst 100 kronor till äldre elev. Dock är eleverna i skeppar- och maskinistklasserna undantagna från sistnämnda studiehjälpsform. I fråga om särskilt studiebidrag -- som avser bidrag till inackordering på skolorten eller dagliga resor och måltider — gäller till skillnad mot vad som stadgas för studerande vid vissa andra läroanstalter, att elev vid sjöbefälsskola icke kan erhålla dylik studiehjälp. Ej heller erhålles fria skolmåltider vid sjöbefälsskolorna.

Vid sidan om den statliga studiehjälpen kan studielån med låg ränta erhållas ur Sveriges redareförenings studielånefond. Lån kan också beviljas ur vissa jubileumsfonder.

### *Efterutbildning m. m.*

Vid sidan av de nu nämnda undervisningsformerna må nämnas den sedan 1931 årligen anordnade kompletteringskursen för elever från de tekniska läroverken. Kursen har till ändamål att meddela den särskilda undervisning, som erfordras för att avgångsexamen vid tekniskt läroverk må bli likvärdig med sjöingenjörsexamen vid sjöbefälsskola. Den är förlagd till tekniska läroverket i Göteborg. I genomsnitt utexamineras 15 elever årligen.

Under 1957 och 1958 har genom enskilt initiativ och med anlitande av statsmedel anordnats ett flertal radarkurser för aktivt befäl. Kurserna har tidigare varit förlagda till marinens skolor på Berga, men anordnas nu vid sjöbefälsskolan i Göteborg. Varje kurs omfattar högst 35 undervisningstimmar jämte det antal timmar, som behövs för genomgång av särskild radar-tentamen. Antalet utexaminerade var drygt 220 under år 1957 och ej mindre än 330 under våren 1958.

Särskilda bestämmelser finns om tillgodoräkning — för vinnande av behörighet att utöva befäl å handelsfartyg — av nautisk och maskinteknisk utbildning vid marinen för stam- och reservpersonal liksom om tjänstgöringsförhållandena vid marinen för handelsflottans personal.

### *Enskild utbildning*

Vid sidan av utbildningen vid sjöbefälsskolorna har praktisk undervisning av sjöbefäl sedan länge ägt rum hos enskilda rederier ombord på skolfartyg av skilda slag. Denna utbildning skedde tidigare på segelfartyg — först år 1936 upphävdes en bestämmelse om skyldighet för fartygsbefäl att ha fullgjort sjötjänst å segelfartyg — och sådan utbildning förekommer i viss utsträckning alltjämt, men efter den allmänna övergången till maskindrivna fartyg kom utbildningen huvudsakligen att ske i den formen, att på dylika fartyg påmönstrades en eller flera befälselever, vilka av det aktiva befälet fick viss vägledning i det praktiska arbetet ombord. Systemet visade sig emellertid icke fungera i alla avseenden väl, och flera rederier har numera övergått till att i fastare former meddela förberedande utbildning ombord på särskilt utrustade maskindrivna handelsfartyg genom anställda lärare och instruktörer. En utbildningsverksamhet som syftar än längre, nämligen till full kompetens för avläggande av styrmans- och maskinteknikersexamina, bedrivs sedan något år tillbaka på de maskindrivna skolfartygen »G. D. Kennedy» och »Sarek». Den av de enskilda rederierna bedrivna utbildningsverksamheten premieras av sjöfartsstyrelsen genom att tjänstgöringstiden får — med viss maximering — tillgodoräknas dubbelt som praktik vid inträde i sjöbefälsskola. I några fall har elev å skolfartyg medgivits rätt att som privatist avlägga styrmans- och maskinteknikersexamina vid sjöbefälsskola.

### *Sjömansskolorna*

Undervisningen vid sjömansskolorna omfattar tre utbildningslinjer, nämligen för däckspersonal, för maskinpersonal och för kökspersonal. Därjämte förekommer viss utbildning av fartygselektriker. Skolorna står under ledning av överstyrelsen för yrkesutbildning och är belägna i Stockholm, Göteborg, Malmö, Kalmar, Hälsingborg, Visby och Härnösand. Dock meddelas icke utbildning i alla grenar vid samtliga dessa skolor. Undervisningstiden varierar mellan 20 och 42 veckor. Under år 1957 utexaminerades sammanlagt 359 elever.

### *Sjövärnskåren*

Sjövärnskåren, som är organiserad på 17 sjövärnsflottiljer, ingår i marinen och har till uppgift att befrämja rekrytering och utbildning av värnpliktig och krigsfrivillig personal vid flottan. Aspiranter, 14—17 år gamla, antages till däckslinje eller teknisk linje. Utbildningen är såväl teoretisk som praktisk och bedrivs under tre sommar- och två vinterkurser.



## II. Studiegången m. m.

### Allmänna synpunkter

Utredningen erinrar inledningsvis om den utveckling mot större och snabbare fartyg, som ägt rum under senare år. Såväl fartyg som last har ökat i värde. Kraven på snabba och säkra transporter har stimulerat utrustandet av fartygen med en mångsidig och tekniskt högtstående nautisk instrumentering. Även den maskintekniska utrustningen har utvecklats; fartygen har inte bara erhållit starkare och mera snabbgående framdrivningsmaskinerier utan också hjälpmaskinerna har ökat i antal och styrka. Nya elektrotekniska, teletekniska och hydrauliska hjälpmedel har vidare tagits i anspråk i ökad omfattning.

Ett effektivt utnyttjande av de nya fartygen förutsätter att deras komplicerade hjälpmedel handhaves på ett riktigt sätt framför allt av befälet. Ökningen av fartygens storlek har medfört större besättningar, vilket ställer vidgade krav på befälets arbetsledande förmåga. Särskilt för det nautiska befälet framträder behovet av administrativt och kameralt kunnande med större styrka. Den svenska handelsflottans struktur med tyngdpunkten lagd på ocean- och medelhavsfart ställer även krav på förbättrade kunskaper i främmande språk m. m.

Utredningen framhåller att den nuvarande utbildningen icke har kunnat hålla jämna steg med sjöfartens och fartygens utveckling. Vid besök på sjöbefälsskolorna har utredningen också kunnat konstatera, att möjligheterna för en effektiv utbildning varit långt ifrån tillfredsställande. Framför allt har utbildningsmaterielen i allt för många hänseenden befunnits bristfällig.

Olika omständigheter har medfört, att det för närvarande råder brist på sjöbefäl. I en särskild undersökning, verkställd inom sjöfartsstyrelsen, har den frågan behandlats. Vid jämförelse år 1957 mellan behovet enligt gällande befälsförordning av befäl av skilda kategorier inom den svenska handelsflottan och den faktiska befälsbemanningen kunde konstateras, att av 2 610 befattningar, för vilka krävdes sjökaptens- eller styrmansbehörighet, endast 68,6 procent upprätthölls av behörigt fartygsbefäl och att av 1 687 befattningar, för vilka krävdes behörighet som sjöingenjör eller maskintekniker, endast 50,7 procent innehades av behörigt maskinbefäl. Viss brist förelåg även inom kategorien lägre maskinbefäl.

Utredningen anser att en mera modern och attraktiv utbildning kan stimulera rekryteringen till sjöbefälsyrket och motverka avgången från detta genom den större trivsel som en riktig utbildning ger. Utredningen framhåller också den svenska sjöfartens ekonomiska betydelse för landet. Handelsflottans konkurrenskraft är i mycket beroende på dess kvalitet. Härvid spelar sjöbefälet och den utbildning detta erhåller en mycket stor roll. De statliga insatserna på området bör ses mot bakgrunden härav.

**Förslag till utbildningsgång för sjöbefäl***Befälskategorier*

För att rationalisera och effektivisera utbildningen har utredningen funnit det angeläget att minska det betydande antalet befälskategorier. Nuvarande utbildningsgång vid sjöbefälsskolorna, där flera utbildningsformer var för sig utgör ett avslutat helt, försvårar en följdriktig och kontinuerlig kursuppläggning. Kraven på avläggande av flera examina medför tidsförlost genom avbrott i studierna och genom omläsning i högre klasser av en del i lägre klasser genomgången kunskapsstoff.

Utredningen föreslår därför att nuvarande styrmans- och nordsjöskepparexamina resp. maskintekniker- och maskinistexamina avskaffas och ersättes med blott en kategori av befäl, avsedd för vakttjänsten och därmed sammanhängande göromål, vaktbefäl. Man skulle då för var och en av de båda utbildningslinjerna få endast två befälskategorier: högre befäl (sjökaptän och sjöingenjör) samt vaktbefäl (vaktstyrman och vaktmaskinist).

Vaktbefälet föreslås få en på sjuårig folkskola grundad utbildning, som för fram till kunskaper, vilka är högre än dem som kräves i nuvarande nordsjöskeppar- resp. maskinistexamen men lägre än som fordras i nuvarande styrmans- resp. maskinteknikerexamen. Övergången från lägre till högre studier bör underlättas och utbildningen läggas upp med sikte på fortlöpande studier till den högre examen med underlag av en i princip obligatorisk vaktbefälssklass.

*Utbildningstidens längd*

I direktiven för utredningen har i fråga om undervisningsplanernas innehåll och utbildningstidens längd antagits, att ytterligare något eller några ämnen bör införas på undervisningsschemat och att undervisningen i vissa redan förekommande ämnen behöver utökas och moderniseras. Därjämte heter det att möjligheterna till praktiska övningar under utbildningstiden bör ägnas uppmärksamhet. Den erforderliga utökningen av undervisningen borde helst ske utan att utbildningstiden förlängdes, exempelvis genom slopande av inaktuellt lärostoff.

För att inom en oförändrad studietid kunna bereda utrymme för nya läroämnen, som ansetts med nödvändighet böra upptagas på schemat, har utredningen noggrant inventerat alla möjligheter till tidsbesparingar inom den nuvarande studiegången och på grundval därav föreslagit dels utmönstring av en hel del föråldrat lärostoff, dels avskaffande av examensskrivningar och examensförfarande, dels beaktat den effektivisering av undervisningen, som kan erhållas genom utnyttjande av modern undervisningsmateriel. Utredningen nödgas likväl konstatera att den därvid erhållna tidsvinsten visat sig icke vara tillräcklig för att ge utrymme för de ifrågasatta nya läroämnen och för en nödvändig utökning av redan upptagna ämnen. Utredningen anser därför en viss förlängning av studietiden ofrånkomlig och föreslår, att utbildningen till vaktbefäl skall omfatta ett läsår och följas av en tvåårig

högre kurs till sjökapten resp. sjöingenjör. Den nuvarande förberedande kursen skulle slopas och motsvarande grundläggande utbildning lämnas i vaktbefälsklassen. Då flertalet av eleverna på den maskintekniska linjen för närvarande genomgår både förberedande kurs och maskinistklass, beräknas utökningen av studietiden för denna kategori bli så relativt ringa som cirka en månad. För den nautiska linjen kommer förlängningen i vissa fall att uppgå till en termin.

Den nuvarande uppdelningen i A- och B-klasser föreslås av organisatoriska skäl upphöra och intagning av elever ske endast en gång årligen.

#### *Inträdeskrav m. m.*

Utredningen räknar med att undervisningen i vaktbefälsklass i teoretiskt avseende skall vara likvärdig åtminstone med den, som ges i realskolan, där det för inträde fordras medelbetyget Ba i folkskolans avgångsämnen. Men då sjöbefälsutbildningen utformats så att vaktbefälskompetens skall kunna beredas alla med intresse och påtaglig lämplighet för yrket, varvid en betydande praktisk erfarenhet bör kunna få uppväga brister i teoretisk utbildning, har utredningen stannat för att inträdeskravet till vaktbefälsklass bör vara avgångsbetyg från sjuårig folkskola med minst betyget godkänd i samtliga läroämnena. Elev, som har högre teoretiska kunskaper än motsvarande sjuårig folkskola, föreslås — åtminstone under en övergångstid — få tillträde till undervisningen under utbildningstidens gång efter rektors bedömning. Särskilda antagningsföreskrifter förutsättes även för elev, som erhållit utbildning vid enskilt rederi.

Vaktbefälsklassen bör enligt utredningsförslaget vara examenslös och avslutas med en betygskonferens, då vitsord meddelas på grundval av under läsåret ådagalagda kunskaper. Den, som icke önskar gå vidare till den högre utbildningen äger utfå vaktbefälsbrev, även om han inte har godkända betyg i samtliga ämnen.

Rätt till tillträde till den högre utbildningen föreslås tillkomma

1) den, som med godkända betyg genomgått vaktbefälsklass resp. kompletterat underbetyg till godkända betyg samt i båda fallen därefter söker inträde i den högre klassen senast höstterminen näst efter det tre år förflutit, sedan vaktbefälsklassen genomgått;

2) den, som vid särskilt anordnade prov visat sig ha i annan ordning förvärvat motsvarande kunskaper som den, vilken med godkända betyg genomgått vaktbefälsklass samt därefter sökt inträde å tid som sägs i punkt 1);

3) den, som efter avlagda kunskapsprov enligt punkterna 1) och 2) icke inom föreskriven tid söker inträde till den högre utbildningen men som vid särskild prövning styrkt sig äga erforderliga kunskaper i de för undervisningen väsentliga ämnena.

Den högre undervisningen, som omfattar två läsår, föreslås utgöra en sammanhängande utbildning. För att få fortsätta efter det första läsåret

bör dock fordras godkända betyg i samtliga ämnen, med rätt dock att före det andra läsårets början komplettera eventuellt underkända betyg.

För den högre utbildningen anser de sakkunniga, att någon form av examen bör bibehållas, ehuru den bör betydligt förenklas. Särskilda examensskrivningar bör icke förekomma, utan betyg sättas på grundval av företrädesvis under det senaste läsåret ådagalagda kunskaper.

### *Privatistexamen och särskild prövning*

Enligt nu gällande stadgar för sjöbefälsskolorna är privatistexamen generellt tillåten endast i fråga om östersjöskepparexamen resp. maskinistexamen. I fråga om övriga examina medges privatistexamen med vissa undantag endast för elev, som tidigare har genomgått hel lärokurs utan att likväl ha blivit godkänd vid det ordinarie examenstillfället. Utredningen anser, bl. a. med tanke på den av vissa rederier bedrivna utbildningsverksamheten med skolfartyg och på den utveckling korrespondensundervisningen undergått, tiden nu vara inne för en uppmjukning av bestämmelserna om möjlighet att avlägga privatistexamen. Utredningen föreslår dessutom att för såväl maskintekniska som nautiska linjen möjlighet till särskild prövning i enstaka ämnen införes samt att generellt tillstånd lämnas att som privatist förvärva fullständig vaktbefäls- eller högre befälskompetens.

Betänkandet innehåller jämväl utförliga förslag om de förutsättningar, som bör gälla för särskild prövning i enstaka ämnen resp. avläggande av privatistexamen. För närmare kännedom härom torde få hänvisas till betänkandet (s. 63—65).

### *Praktisk tjänstgöring och behörighet*

Frågan om praktiktidens längd diskuteras av utredningen ur olika synpunkter. Å ena sidan finnes det ostridigt, att en lång praktik till sjöss är av väsentlig betydelse för befälets förmåga att på ett kompetent sätt fullgöra sin tjänst. Å andra sidan bör studierna vid sjöbefälsskolorna icke komma så lång tid efter den allmänna skolgången, att studievanan och tidigare förvärvade kunskaper delvis gått förlorade. Därtill kommer att de psykologiska och ekonomiska skälen mot fortsatta studier blir starkare, ju längre vederbörande varit ute i praktiskt förvärsarbete, medan en kort praktiktid motsättningsvis kan verka stimulerande i avseende på rekryteringen till studiebanan.

Utredningen understryker det stora värdet ur praktiksynpunkt av den utbildning, som meddelas vid sjömansskolorna, och anser det därför i och för sig önskvärt, att praktiken till sjöss som regel föregås av utbildning vid sjömansskola. Något krav härpå anser sig de sakkunniga dock ej böra uppställa, bl. a. därför att platsantalet vid sjömansskolorna för närvarande är otillräckligt. Genomgången sjömansskola bör dock självfallet räknas vederbörande till godo vid beräkning av praktiktidens längd. Även genomgången fullständig utbildning vid sjövarnsskåren bör beaktas.

Utredningen anför, att den praktik till sjöss, vilken sker under särskild ledning, uppenbarligen har ett större värde än den, som sker under oregle-

rade förhållanden. Utbildningen av elever hos enskilda rederier har dock för närvarande så mångskiftande karaktär, att utredningen vill överlåta på vederbörande överstyrelse att för olika slag av normerad praktik medge den tidspremiering, densamma kan ge anledning till. Utredningen understryker det stora värdet av elevfartygsutbildningen och anser att densamma bör uppmuntras, men betonar samtidigt önskvärdheten av att vissa standardformer för denna utbildningsform tillkommer.

Utredningen förordar att kravet på sjötjänstgöring för tillträde till *vaktstyrmansklassen* inom den nautiska utbildningen bestämmes till 30 månader, med möjlighet till förkortning därav i särskilda fall. Med en föregående praktik av den omfattningen anses vaktstyrmansklassen ge tillräckliga kunskaper för tjänstgöring som vaktstyrman å fartyg av alla storlekar samt som befälhavare å fartyg av sådan storlek, att kompetens som nordsjöskeppare för närvarande är tillräcklig. Sedan vaktstyrmansbrev kompletterats med sjötjänstgöring under 36 månader som vaktbefäl i nordsjö- eller vidstäcktare fart bör vederbörande kunna ges behörighet att vara befälhavare på fartyg, där det enligt nu gällande bestämmelser krävs styrmansbrev. Det förutsättes dock att frågan härom blir föremål för närmare överväganden i samband med översyn av befälsförordningen.

Utredningen tar i detta sammanhang upp frågan om ej vaktbefälsstudierna borde efterföljas av någon tids tjänstgöring som aspirant, innan behörighetsbevis utfärdas. En dylik aspiranttjänst om exempelvis sex månader anses vara ur flera synpunkter värdefull. Utredningen har likväl stannat för att icke framlägga förslag härom. I den nuvarande situationen med brist på befäl i alla grader är det nämligen att räkna med att vederbörande i stället skulle komma att mönstras som tredje styrman. Utredningen förutsätter emellertid att den första tjänstgöringstiden efter avslutad vaktbefälsutbildning sker under erfaret befäls överinseende.

För erhållande av behörighetsbevis som *sjökaptten* föreslår de sakkunniga, att vederbörande efter utfående av behörighetsbevis som vaktstyrman skall ha fullgjort minst 36 månaders tjänstgöring i ansvarig ställning i nordsjö- eller vidsträcktare fart enligt de närmare bestämmelser, som kan bli fastställda vid översyn av befälsförordningen.

Vad härefter gäller den maskintekniska utbildningen förordar utredningen, att för tillträde till *vaktmaskinistklassen* bör krävas dels tolv månaders praktik till sjöss i fartygs maskinanläggning dels viss verkstadspraktik. Rörande tiden för och den närmare utformningen av verkstadspraktiken har utredningen övervägt olika alternativ, och därvid bl. a. understrukit det stora värdet av den rent praktiskt inriktade utbildning som ges vid våra sjömansskolor och å enskilda rederiers elevfartyg. Sjömansskolorna har emellertid icke nått den utbredning, att obligatoriskt krav på genomgång av sådan skola kan uppställas. Frågan om inrättande av särskilda verkstadsskolekurser har diskuterats inom utredningen men av bl. a. kostnads-skäl måst förkastas. Utredningen stannar vid att för tillträde till vaktmaskinistklass bör fordras, förutom sjöpraktik, *dels* praktik å mekanisk verk-

stad under minst nio månader — varav minst sex månader i inom branschen förekommande yrkesarbete såsom bänkarbete, borrarbete, svarvning, smidning, härdning, svetsning, lödning etc., och minst tre månader i arbete med tillverkning, reparation eller montering av fartygs framdrivningsmaskineri — *dels* praktik under minst tre månader i elverkstad eller därmed jämförlig utbildning.

Utredningen anför att vaktmaskinistklassen får ett sådant kursomfång, att den synes ge tillräckliga kunskaper för tjänstgöring som vaktmaskinist på fartyg av alla storlekar samt som maskinchef på fartyg i östersjö- eller nordsjöfart. I sistnämnda fall anses dock maskinstyrkan böra vara maximerad till 1 500 hästkrafter. Behörighet som maskinchef å fartyg med mer än 350 hästkrafter föreslås vidare icke böra meddelas, förrän 36 månaders tjänst som vaktmaskinist fullgjorts efter erhållet vaktmaskinistbrev. På samma sätt som frågan om vaktstyrmans behörighet förutsättes emellertid frågan om behörighet för vaktmaskinist komma att närmare prövas vid den ifrågasatta översynen av befälsförordningen.

Ej heller för vaktmaskinisterna bör uppställas krav på fullgörande av viss aspiranttjänstgöring, innan behörighetsbevis utfärdas.

Av den, som skall fortsätta utbildningen och bli *sjöingenjör*, bör enligt de sakkunniga krävas ytterligare verkstadspraktik, före eller efter genomgång av vaktmaskinistklassen. Denna praktik skulle omfatta förslagsvis nio månader och vara förlagd till civilt eller militärt varv. Därest svårigheter visar sig föreligga att bereda samtliga praktiksökande plats vid varv, bör även annan praktik kunna godtagas, t. ex. hos av vederbörlig överstyrelse särskilt godkänd tillverkare av större fartygsmaskiner eller hos annat företag, som bedriver rörelse av i utbildningshänseende lämplig art och omfattning och där motsvarande kunskaper kan inhämtas.

För erhållande av sjöingenjörsbrev räknar de sakkunniga med 36 månaders vaktmaskinisttjänst å fartyg med en maskinstyrka om minst 1 000 hästkrafter, varav minst tolv månader å fartyg med en maskinstyrka om lägst 2 000 hästkrafter. Här liksom tidigare förutsättes emellertid, att behörighetskraven närmare prövas vid översyn av befälsförordningen.

En jämförelse mellan nuvarande utbildningsgång och de sakkunnigas förslag redovisas i följande sammanställning.

### *Tim- och kursplaner*

Läsåret föreslås omfatta oförändrat 39 veckor, vilket är samma tid som inom det allmänna skolväsendet.

Till betänkandet är fogade utkast till nya kurs- och timplaner, omfattande 36 veckotimmar för de olika klasserna inom den högre utbildningen och 38 veckotimmar för vaktbefälsklasserna. Införandet i utbildningen av flera nya ämnen motiverar i och för sig att läroplanen inrymmer ett jämförelsevis stort antal veckotimmar. Å andra sidan talar starka skäl för att antalet veckotimmar väsentligt reduceras jämfört med för närvarande. Det kan bl. a. hävdas, att sjöbefälsskolorna icke bör ställas utanför den allmän-

## Sjöbefällets utbildningsgång

Nu			Förslag
<i>Nautiska linjen</i>			
<i>Östersjöskeppare</i> <sup>1</sup>			
Sjöpraktik	36 mån.		
Östersjöskepparklass	2 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> »		
Praktik för erhållande av östersjöskepparbrev	6 »	44 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> mån.	
<i>Nordsjöskeppare</i>			
Nordsjöskepparklass	3 mån.		
Praktik för erhållande av nordsjöskepparbrev	6 »	9 mån.	
		53 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> mån.	
<i>Styrman</i>			
Sjöpraktik	42 mån.		
Förberedande klass	4 »		
Styrmanskurs	9 »		
Praktik för erhållande av styrmansbrev	6 »	61 mån.	
<i>Sjökapten</i>			
Sjökaptenkurs	9 mån.		
Praktik för erhållande av sjökaptenbrev	24 »	33 mån.	
		94 mån.	
<i>Sjökapten</i>			
Sjökaptenkurs			18 mån.
Praktik för erhållande av sjökaptenbrev		36 »	54 mån.
			93 mån.
<i>Maskintekniska linjen</i>			
<i>Maskinist</i>			
Sjö- och verkstadspraktik	15 mån.		
Maskinistklass	4 »		
Praktik för erhållande av maskinistbrev	15 »	34 mån.	
<i>Maskintekniker</i>			
Sjöpraktik	21 mån.		
Verkstadspraktik	15 »		
Förberedande klass	4 »		
Maskinteknikerklass	9 »		
Praktik för erhållande av maskinteknikerbrev	12 »	61 mån.	
<i>Maskinist</i>			
Verkstadspraktik			12 mån.
Sjöpraktik			12 »
Vaktmaskinistklass		9 »	33 mån.
<i>Sjöingenjör</i>			
Sjöingenjörskurs	9 mån.		
Praktik för erhållande av sjöingenjörsbrev	24 »	33 mån.	
		94 mån.	
<i>Sjöingenjör</i>			
Varvspraktik (motsv.)			9 mån.
Sjöingenjörskurs			18 »
Praktik för erhållande av sjöingenjörsbrev		36 »	63 mån.
			96 mån.

<sup>1</sup> Frågan om utbildning av lägre nautiskt befäl är för närvarande föremål för särskild utredning.

na tendensen mot en successiv övergång till fem dagars skolvecka. Även önskemålet att undervisningen allt mer skall kunna läggas så, att den befrämjar elevernas egen studieverksamhet — vilket utredningen funnit vara av särskilt värde för den skoltyp, sjöbefälsskolorna representerar — förutsätter en begränsning av antalet veckotimmar. Med hänsyn härtill bör senast då den nioåriga skolan genomförts en omprövning av timplanerna

företagas, varvid önskemålet om en sänkning av antalet veckotimmar till eller mot 33 får vägas mot nödvändigheten av att på undervisningsplanen införa nya ämnen.

Varukännedom, arbetsledarkunskap, samhällslära, bokföring och maskinskrivning samt fysisk fostran är nya ämnen i de föreslagna timplanerna. Samtidigt föreslås vissa ämnen få ökat utrymme. Vidare är enligt de sakkunnigas uppfattning tiden nu mogen att införa två främmande språk som obligatoriska på läroschemat. Ett av dessa bör vara engelska. Utredningen har stannat för att på nautiska linjen som andra språk föreslå tyska eller spanska valfritt. På den maskintekniska linjen bör däremot tyska språket vara obligatoriskt som andra främmande språk, med hänsyn till behovet för eleverna av att kunna läsa på detta språk förekommande teknisk litteratur m. m.

Ämnet matematik föreslås i den maskintekniska utbildningen beredas samma utrymme som för närvarande, medan en mindre utökning av timantalet för detta ämne förutses på den nautiska linjen. För att icke från vaktbefälsyrket utestänga praktiskt inriktade elever, för vilka ett för stort mått av teoretiska studier kan tänkas medföra svårigheter, föreslås att godkänt betyg i matematik icke skall krävas för vaktbefälskompetens.

Innan de av utredningen framlagda förslagen till kurs- och timplaner fastställs, förutsättes de skola tillämpas på prov under en treårsperiod.

#### Studiehjälp och elevavgifter

För att underlätta utbildningsmöjligheterna för elever vid sjöbefälsskolorna och därigenom bl. a. stimulera rekryteringen dit bör enligt de sakkunniga skapas bättre ekonomiska förutsättningar för den enskilde eleven under studietiden. I första hand bör eftersträvas samma ekonomiska förmåner, som vid andra motsvarande utbildningsanstalter. Av redogörelsen i det tidigare framgår (s. 7), att elev vid sjöbefälsskola icke må uppbära bidrag till inackordering på skolorten eller till dagliga resor och måltider (särskilt studiebidrag). Utredningen anser detta felaktigt och menar att dylik ekonomisk hjälp är särskilt starkt motiverad för just sjöbefälsskolornas elever, vilka i regel icke är bosatta på skolorten. Utredningen föreslår därför att även sjöbefälsskoleeleverna berättigas att uppbära särskilt studiebidrag. På samma sätt bör enligt de sakkunnigas mening stipendier och studielån — varifrån elever i skeppar- och maskinistklasser för närvarande är undantagna — kunna tilldelas eleverna i de föreslagna vaktbefälssklasserna.

Utredningen har varit inne även på spørsmålet om anordnande av fria skolmåltider vid sjöbefälsskolorna. Då emellertid frågan ligger inom ramen för den översyn av vissa statsbidrag på skolväsendets område som utföres av därför särskilt tillkallade sakkunniga, har ärendet överlämnats dit. För sin del uttalar sjöbefälsutredningen önskvärdheten av att eleverna vid sjöbefälsskola kommer i åtnjutande av fria skolmåltider såsom elever vid andra motsvarande skolformer.



För närvarande erlägger sjöbefälsskoleeleverna vissa intagnings- och kursavgifter, vilka tas till uppbörd å sjöbefälsskolornas omkostnadsstat. Avgifterna beräknas för budgetåret 1958/59 uppgå till 40 600 kronor. Med erinran bl. a. om att elevavgifterna numera avskaffats vid såväl de allmänna läroverken som vid de tekniska läroverken föreslår de sakkunniga, att systemet med särskilda intagnings- och kursavgifter för elever vid sjöbefälsskolorna upphör med utgången av läsåret 1958/59.

### Särskilda utbildningsfrågor m. m.

#### *Sjöbefälets efterutbildning*

Såsom framgår av den tidigare redogörelsen (s. 7) anordnas för närvarande viss efterutbildning i radarkunskap vid sjöbefälsskolan i Göteborg. Sjöfartsstyrelsen har även godkänt en för självstudier i ämnet lämpad lärobok.

Utredningen konstaterar, att den fortskridande tekniska utvecklingen över huvud taget gör det nödvändigt för det utbildade sjöbefälet att kontinuerligt tillgodogöra sig nya erfarenheter på såväl det nautiska som det maskintekniska området. De sakkunniga föreslår därför anordnande vid företrädesvis sjöbefälsskolan i Göteborg av kortare fortbildningskurser inom skilda områden av fartygstekniken. De årliga kostnaderna härför uppskattas till 30 000 kronor.

#### *Lärarytbildningen*

Navigationslärarkurs anordnas vid behov. För deltagande kräves enligt kungörelserna den 13 maj 1932 (nr 148) och den 31 januari 1941 (nr 46) angående dylik kurs bl. a. att ha avlagt antingen sjöofficersexamen eller sjökaptensexamen jämte studentexamen. Kursen omfattar i regel en vår- och en hösttermin och avslutas med navigationslärarexamen. Navigationslärarkurs var anordnad under år 1958, och tillgången på navigationslärare beräknas enligt utredningen vara säkerställd för de närmaste åren. Några förändringar i fråga om navigationslärarkursen föreslås icke.

Föreskrifter om praktisk lärarkurs är meddelade genom Kungl. Maj:ts brev den 19 juni 1931 och den 13 maj 1932. En sådan kurs pågår under innevarande vårtermin. Medel för arvoden åt deltagarna har i 1958 års statsverksproposition (X ht, s. 139) beräknats efter samma grunder som vid den praktiska kursen under budgetåret 1953/54, och till ändamålet har anvisats sammanlagt 13 500 kronor. Sjöfartsstyrelsen har tidigare hemställt att arvoden åt deltagarna skall utgå enligt bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev den 8 maj 1953 angående avlöningsförmåner m. m. för deltagare i praktisk lärarkurs vid allmänt läroverk, varigenom arvodeskostnaderna skulle komma att stiga till i runt tal 40 000 kronor. Sjöbefälsutredningen ansluter sig härtill och föreslår alltså att deltagare i praktisk lärarkurs vid sjöbefälsskola skall äga uppbära ersättning, motsvarande vad som utgår enligt gällande bestämmelser om praktisk kurs vid allmänt läroverk.

### *Utbildning av fartygselektriker*

Bestämmelser om krav på viss kompetens hos fartygselektriker och föreskrifter om behörighetsbevis finns för närvarande icke. Särskild utbildning av fartygselektriker har tills helt nyligen ej heller förekommit, utan underhåll och skötsel av fartygens elektriska anläggningar har oftast kommit att åvila motormän och maskinister, vilka visserligen inmönstrats som elektriker men saknat därför lämpad teoretisk och praktisk skolning.

Från och med höstterminen 1956 har emellertid Göteborgs stads yrkeskolor vid sjömansskolan i Göteborg anordnat grundläggande kurser om 20—22 veckor för fartygselektriker. Några praktiska förkunskaper har ej uppställts som krav för tillträde till denna utbildning. För rätt att delta i en vid sjömansskolan anordnad fortbildningskurs för elektriker fordras däremot sex månaders praktisk sjötjänstgöring.

Utredningen har kunnat konstatera, att behov föreligger att utbilda fartygselektriker, och föreslår att verksamheten — som närmast är att betrakta som en specialiserad yrkesundervisning utom ramen för sjöbefälskolornas huvuduppgift — förlägges till de statsunderstödda yrkesskolorna. Den vid sjömansskolan i Göteborg på området inledda utbildningsverksamheten anges vara i huvudsak ändamålsenligt upplagd.

### *Utbildning av kylmaskinister*

Antalet fartyg med kylanläggningar har ökat kraftigt under senare år, och transporter av lättförstörbara varor har tilltagit. Någon särskild utbildning av kylmaskinister förekommer emellertid icke i vårt land. De sakkunniga föreslår nu anordnande i mån av behov av påbyggnadskurser för blivande kylmaskinister om mellan sex och åtta veckor. Utbildningen skulle bygga på avlagd vaktmaskinistexamen och kunna koncentreras till en skola, förslagsvis sjöbefälsskolan i Göteborg. Även särskild utbildning i kyllasthantering anser utredningen kunna ifrågakomma.

### *Utbildningen vid marinen*

I betänkandet konstateras att de kunskapskrav, som av utredningen uppställs för vaktstyrmansklass, väl motsvarar vad som fordras för stamstyrmansexamen vid flottan eller för sjökadettexamen med godkända betyg i sjökrigsskolans lägre kurs eller för reservofficersexamen på sjökrigsskolans reservofficerslinje B. Den som inom marinen avlagt någon av de nu nämnda examina bör alltså, enligt utredningens mening, anses ha erhållit samma teoretiska utbildning som den, vilken genomgått vaktstyrmansklass vid sjöbefälsskola.

Vidare uttalas att underbefäl vid flottans däcksavdelning med viss kompletterande utbildning (»underbefälsutbildning 3») får anses likvärdig, i vad avser de teoretiska kunskaperna, med vaktstyrman.

Ytterligare förutsätter de sakkunniga att sjöofficersexamen på stamlinjen bibehåller sin likvärdighet med sjökaptensexamen.

När det gäller den maskintekniska linjen anser utredningen att likvärdighet i teoretisk utbildning mellan å ena sidan vaktmaskinist och å andra sidan underbefäl vid flottan, tillhörande yrkesgrenarna eldare, motorman och ubåtsmotorman, bör kunna uppnås genom viss kompletterande utbildning för underbefäl inom de nämnda yrkesgrenarna, i likhet med vad som nyss sagts beträffande underbefäl vid däcksavdelningen.

De sakkunniga framhåller att en jämförelse mellan nuvarande kursplaner för marinens maskinistutbildning och föreslagna kursplaner för sjöingenjörer ger vid handen, att den marina utbildningen icke innehåller undervisning i tyska språket samt att något ökad utbildning i ämnena mekanik med hållfasthetslära, fysik och kemi blir erforderlig. För att utbildningsgångarna skall bli likvärdiga bör timantalet i de tre sistnämnda ämnena ökas. Kunskaper i tyska språket bör dock inte fordras för likställighet.

### Övergångsbestämmelser

Utredningen föreslår att den nya studieordningen börjar tillämpas med intagning av nybörjare höstterminen 1959, då de nuvarande förberedande klasserna, nordsjöskeppar- och maskinistklasserna samt styrmans- och maskinteknikerklassernas A-linjer ersättes med vaktbefälsklasser. Den nya utbildningen kommer då att vara helt genomförd höstterminen 1961.

Den som avlagt styrmans- eller maskinteknikerexamen enligt nuvarande bestämmelser och önskar fortsätta studierna, bör utan prövning få tillträde till den högre undervisningen. För elev som påbörjat utbildning ombord på elevfartyg, med syfte att avlägga styrmans- eller maskinteknikerexamen som privatist, bör beredas möjlighet att fullfölja utbildningen enligt den nu gällande studieordningen. Även när det gäller kraven på praktik för tillträde till den maskintekniska utbildningen förutsättes särskilda bestämmelser under de första åren. Bl. a. bör förutom överstyrelsen även rektorerna kunna i viss omfattning dispensera från eljest gällande praktikkrav.

### Yttrandena

Remissyttrandena präglas allmänt av en positiv inställning till sjöbefälsutredningens förslag, som i sina huvuddrag tillstyrkes eller lämnas utan erinran av samtliga hörda myndigheter och organisationer. Bl. a. uttalar *sjöfartsstyrelsen* att betänkandet är väl avvägt och ägnat att läggas till grund för ställningstaganden i fråga om sjöbefälsutbildningens organisation och innehåll. *Sveriges redareförening* hälsar med tillfredsställelse, att ett förslag till omläggning av utbildningen av sjöbefäl nu framlagts, vilket synes medföra icke endast en vidgad rekrytering till sjöbefälsbanan utan även en bättre utbildning av det blivande befälet. Liknande uttalanden till förmån för ett genomförande av betänkandet har gjorts av *skolöverstyrelsen*, *överstyrelsen för yrkesutbildning*, *arbetsmarknadsstyrelsen*, *Sveriges fartygsbe-*

fälsförening, Svenska maskinfälsförbundet och sjöbefälskolornas lärarförbund. I flera yttranden understrykes besvärligheterna och även riskerna med den nuvarande svåra befälsbristen och framhålls angelägenheten av att den nya studieordningen snabbt föres ut i praktiken.

Förslaget att nuvarande examina ersättes med blott två, vaktbefäl och högre befäl, anses genomgående väl motiverat. Sålunda hälsar *Sveriges redareförening* med tillfredsställelse att man nu skapar dels en stor grupp relativt väl utbildat befäl för vakttjänsten och därmed sammanhängande göromål, dels en grupp befäl, som kvalificerat sig för de högsta posterna ombord, och direktionen för *sjöbefälskolan i Göteborg* uttalar, att den anser förslaget till helt ny uppdelning av sjöbefälet i vaktbefäl och högre befäl rationellt. Även *sjöbefälskolornas lärarförbund* bedömer utredningens förslag vara i väsentliga delar välgrundade och ändamålsenliga. *Sveriges fartygsbefälsförening* beklagar dock, att en i och för sig önskvärd förbättring av undervisningen för det högre befälet måst ske delvis på bekostnad av den lägre utbildningen. Genom nedskärningen av såväl den praktiska som teoretiska styrmansutbildningen skapas en kategori av befäl, säger föreningen, vars teoretiska kunskaper och praktiska insikter blir mindre än vad som nu ordinärt fordras på de lägre styrmansposterna. Att låta en dylik utbildning utgöra grunden för erhållande av styrmanskompetens med det betydande ansvar för sjösäkerheten, som följer därmed, vill föreningen bestämt avråda ifrån.

Vad utredningen föreslagit rörande utbildningstidens längd vinner anslutning av flera remissinstanser, bl. a. *sjöfartsstyrelsen*, *sjöbefälskolorna*, *Skånes handelskammare*, *Svenska maskinfälsförbundet* och *Sjöassuradörernas förening*.

*Sveriges redareförening* däremot är kritisk mot att den obligatoriska studietiden vid sjöbefälskolorna ansetts böra utökas. Föreningen säger sig vara medveten om att förlängningen totalt sett är relativt måttlig, men har ej velat underlåta att framhålla, att den ökade undervisningen kan komma att menligt inverka på rekryteringen.

Förslaget om slopande av den nuvarande uppdelningen i A- och B-klasser biträdades icke av *Sveriges redareförening*, som anser att systemet med saxning av läsåret var en av de stora vinster, som framkom vid överarbetningen av 1943 års sjöbefälssakkunnigas belänkande, och bör bibehållas. Direktionen för *sjöbefälskolan i Kalmar* däremot hälsar förslaget om en återgång till traditionellt läsår med tillfredsställelse. Anordningen med ett »fasförskjutet läsår» är en onaturlighet inom skolväsendet, heter det, och de avsevärda svårigheter, som A-linjen redan nu vållar, skulle vid övergång till den nya utbildningen bli än kännbarare.

Frågan om inträdesfordringarna har behandlats av åtskilliga instanser, av vilka flertalet intar en negativ hållning till utredningsförslaget, att kravet på tillträde till vaktbefälsklassen skall vara avgångsbetyg från sjuårig folkskola med minst betyget godkänd i samtliga ämnen. Sålunda erinrar *arbetsmarknadsstyrelsen* om att antalet inträdessökande med högre

skolunderbyggnad än sjuårig folkskola redan inom en nära framtid med största sannolikhet kommer att öka kraftigt. Bland de inträdessökande kommer då att finnas ett relativt stort antal ungdomar med högre skolunderbyggnad än sjuårig folkskola. Styrelsen anser att utredningen ej tillräckligt har beaktat de utbildningsmässiga olägenheter, som följer med att man i en och samma kurs har elevkategorier med olika förutbildning. Även *riksräkenskapsverket* anser en höjning av inträdeskraven motiverad och yttrar härom i huvudsak följande.

Undervisningen i vaktbefälsklassen bör uppläggas på sådant sätt, att i första hand utbildningen i de egentliga fackämnena tillgodoses. Detta förutsätter, att samtliga elever redan vid intagningen besitter relativt goda teoretiska kunskaper. Verket förordar därför, att intagning i vaktbefälsklassen i princip skall grunda sig på realexamen eller godkända betyg från enhetskola i de ämnen, som är av särskild betydelse för utbildningen till vaktbefäl. Innan enhetsskolan blivit mera allmänt genomförd bör emellertid möjligheter finnas att antaga även sådana aspiranter, som har en lägre skolunderbyggnad, men som under en längre tids praktisk tjänstgöring visat påtaglig lämplighet för yrket. För sådana sökande bör därför enligt verkets mening möjlighet beredas att genomgå bibehållen förberedande klass vid sjöbefälsskola och därvid bibringas sådana kunskaper, som i huvudsak motsvarar det i enhetsskolan inhämtade kunskapsmåttet i de för studierna viktigaste ämnena.

Styrelsen för *högre tekniska läroverket i Malmö* går än längre i fråga om kompetenskraven för tillträde till sjöbefälsskolorna och anser att hela grunden för vaktbefälsutbildningen måste omprövas, om icke förslaget skall hänga i luften. Enligt styrelsens åsikt måste ett inträdesprov till vaktbefälsklasserna läggas in, ungefär motsvarande inträdesfordringarna till de tekniska läroverkens maskinfackskolor — åtminstone i ämnena matematik, fysik och svenska — eller kanske svarande mot realkunskaper i dessa ämnen. Särskilt utarbetade korrespondenskurser bör dessutom sättas i händerna på praktikanterna i god tid före skolstudiernas början. — Samma uppfattning i huvudsak har *Skånes handelskammare*, som betvivlar, att ett elevmaterial med av utredningen angivna förkunskaper kommer att kunna tillgodogöra sig undervisningen. En elev med endast B i genomsnittsbetyg i folkskolan torde över huvud taget vara mindre väl ägnad för teoretiska studier. Enligt handelskammarens mening ligger i de låga inträdesfordringarna en verklig svaghet i utredningens eljest förtjänstfulla förslag. Handelskammaren anser att såväl inträdesprövningarna, åtminstone i ämnena modersmål, matematik och möjligen även engelska, som — i varje fall till dess att enhetsskolan blivit genomförd — den förberedande kursen, möjligen förkortad till förslagsvis tre månader, bör bibehållas. För elever med högre relativ kunskapsnivå torde kravet på genomgång av den förberedande kursen kunna slopas.

För ett bibehållande av inträdesprövningarna uttalar sig även *sjöbefälskolornas lärarförbund* och *sjöbefälsskolan i Malmö*, vilken alternativt föreslår anordnandet av en preparandkurs för sådana elever, som genomgått sjuårig folkskola. *Rederiföreningen för mindre fartyg* och *Rydbergska stiftelsen* vill bibehålla den förberedande klassen.

Motsatt uppfattning uttalas av *skolöverstyrelsen* och *sjöbefälsskolan i Härnösand*. Lärarkollegiet vid nämnda sjöbefälsskola ansluter sig sålunda helt till utredningens förslag och säger sig hysa förståelse för att de sakkunniga ej velat sätta kraven på inträde alltför högt. Skolöverstyrelsen finner, att den avvägning, som utredningen gjort mellan vad som i och för sig vore önskvärt och vad som i den konkreta situationen är genomförbart, framstår som väl motiverad.

Förslaget om avskaffande av det nuvarande examensförfarandet och införande av *betygskonferenser* inom vaktbefälsskassen tillstyrkes av *överstyrelsen för yrkesutbildning*, som tillägger att motsvarande system f. n. tillämpas vid de tekniska läroverken och där visat sig fungera väl. *Malmö sjöfartsförening* ställer sig emellertid kritisk till utredningsförslaget på denna punkt och uttalar — med hänvisning till de enligt föreningens mening alltför låga inträdeskraven till vaktbefälsskassen — farhågor för en så småningom inträdande standardsänkning i det verkliga kunskapsmått, varmed vaktbefälet utrustas. Föreningen rekommenderar därför införande av en enklare typ av examen med censorer, som bör ges befogenhet att inverka på betygsättningen. *Sjöfartsstyrelsen* är delvis inne på samma linje och föreslår att vid utformande av ny sjöbefälsskolestadga bestämmelser införes om att överstyrelsen skall äga föreskriva för alla skolor gemensamma skrivningar vid slutet av varje läsår, varigenom likvärdiga kunskaper vid olika skolor kan garanteras.

De av utredningen föreslagna *benämningarna* vaktstyrman och vaktmaskinist har mött åtskillig kritik. Några av de hörda instanserna önskar bibehålla benämningarna styrman och maskinist. För den icke initierade kan, enligt direktionen för *sjöbefälsskolan i Stockholm*, i förstavelsen »vakt» ligga en nedvärdering av vederbörandes kompetens, och *Sveriges redareförening* anför, att när nu kraven på den lägre utbildningen ställts så höga, att de överstiger vad som för närvarande fordras av nordsjöskeppare resp. maskinist, så kommer det lägre befälet att bli lämpat även för andra uppgifter än vakttjänstens fullgörande på däck och i maskinrum. På samma sätt anser *Svenska maskinbefälsförbundet* att benämningen vaktmaskinist icke anger samhörigheten med sjöfarten och föreslår att titeln bestämmes till sjötekniker. Ej heller *Sveriges fartygsbefälsförening* och *arbetsmarknadsstyrelsen* anser att de föreslagna benämningarna täcker de befälsuppgifter, som kan komma ifråga. *Högre tekniska läroverket i Malmö* önskar författningsmässigt reservera tjänstetitlarna sjökaptän och sjöingenjör för sådant **befäl**, som genomgått den högre utbildningen.

De sakkunnigas förslag om vidgad rätt till *privatistexamen* och särskild *prövning* i enskilda ämnen vinner allmänt gillande. Bl. a. erinrar *skolöverstyrelsen* om att förslaget — med vissa inlagda modifieringar, som styrelsen accepterar — väl ansluter till vad som gäller beträffande real- och studentexamen. Vid utarbetande av *prövningsformerna* bör, enligt *arbetsmarknadsstyrelsen*, särskild uppmärksamhet ägnas möjligheterna att stödja och uppmuntra de ombordanställdas fritidsstudier, t. ex. genom korrespondensstudier i nautiska och maskintekniska ämnen. *Sjö-*

*assuradörernas förening* ansluter sig till denna åsikt och förordar även utgivande av lämpliga läroböcker för självstudier och uppställande av riktlinjer för studiecirklar.

*Hermods korrespondensinstitut*, som genom sjöfartsstyrelsens försorg beretts tillfälle yttra sig rörande förslagen om privatistexamen och särskild prövning, ifrågasätter om inte sjöfartsstyrelsen skulle kunna organisera laborationskurser vid lämpliga skolor, förslagsvis två gånger om året, av typ motsvarande dem, som överstyrelsen för yrkesutbildning fr. o. m. i år ordnar för tentander i statlig privatistexamen för ingenjörer. Det vore enligt institutets uppfattning skäligt, att sådana laborationskurser bekostades av statsmedel och gjordes kostnadsfria för eleverna. Detta förslag vinner stöd av *sjöfartsstyrelsen*, som i det sammanhanget tar upp även den av vissa rederier sedan i början av år 1958 bedrivna skolfartygsutbildningen, vilken omfattar ej blott praktisk utan även teoretisk utbildning av samma art och innehåll som den nuvarande styrmans- och maskinteknikerutbildningen vid sjöbefälsskolorna. Styrelsen säger sig vid besök på skolfartygen ha funnit denna utbildningsform lämplig och menar, att den med fördel kan anpassas efter den föreslagna utbildningsgången för vaktbefäl. För sådana skolfartyg, där den teoretiska undervisningen bedrivs i samma omfattning som vid sjöbefälsskola, ifrågasätter styrelsen om icke — sedan ytterligare erfarenheter av verksamheten vunnits — lärarnas vitsord bör kunna godtagas i samma ordning som föreslagits beträffande vitsord av lärare vid sjöbefälsskola, i vilka fall särskild privatistexamen skulle kunna undvaras.

Frågan om längden och utformningen av den praktiska utbildningen uppmärksammas av nästan samtliga hörda myndigheter och organisationer. I allmänhet understrykes — i likhet med vad som skett från utredningens sida — värdet av den praktik, som kan fullgöras under särskild ledning såsom vid våra sjömansskolor, vid sjövärnsskåren, på rederiernas elevfartyg etc., och det förutsattes att vid den kommande översynen av befälsförordningen även frågan om premieringen av dylik kvalificerad praktisk tjänstgöring ägnas tillbörlig uppmärksamhet.

Rörande längden av den för tillträde till vaktstyrmansklassen erforderliga sjöpraktiken — som av utredningen föreslagits till 30 månader — har framförts olika meningar: *sjöfartsstyrelsen*, *sjöbefälsskolan i Malmö*, *Skånes handelskammare*, *Malmö nautiska förening*, *Rydbergska stiftelsen* och *Rederiföreningen för mindre fartyg* vill ha förlängning av den föreslagna praktiktiden, medan *sjöbefälsskolornas lärarförbund* och *Sjöassuradörernas förening* önskar att den förkortas. Övriga remissinstanser tillstyrker utredningsförslaget på denna punkt eller lämnar det utan erinran.

Frågan om längden och utformningen av den praktiska utbildningen för maskintekniker har föranlett motstridiga uttalanden. *Sjöfartsstyrelsen* har visserligen icke någon erinran mot det föreslagna kravet på verkstadspraktik om 12 månader för de blivande vaktmaskinisterna men uttalar tveksamhet beträffande möjligheterna för eleverna att — i synnerhet i tider med sysselsättningssvårigheter — erhalla en så differentierad praktik, som utredningen förordar. För att inte de nya reglerna skall verka som en spärr på

rekryteringen, torde det enligt styrelsen bli nödvändigt att på något sätt underlätta anskaffandet av praktikplatser. Styrelsen ifrågasätter därvid, om ej de i Göteborg i yrkesskolornas regi nyligen påbörjade verkstadsskolekurserna för sjöfolk kan vara en lämplig väg. — I en till sjöfartsstyrelsens yttrande fogad *reservation* (sjöfartsrådet Borg och överinspektören Nylinder) hävdas dels att den av utredningen föreslagna differentierade praktiken ej ens under högkonjunktur för varvs- och verkstadsindustrien kan anskaffas, dels att den ofta ej har det värde, som är avsett. Efter att ha erinrat om att f. n. endast ett fåtal vaktmaskinister har den behörighet, befälsförordningen föreskriver, framhåller reservanterna allmänt, att utbildningen enligt deras mening bör ges en mindre teoretisk och mera praktisk inriktning än vad utredningen och sjöfartsstyrelsen anser erforderligt. Flertalet av de senare årens maskinhaverier och olyckshändelser till sjöss har, hävdar reservanterna, berott på brister i den praktiska utbildningen hos maskinbefälet. Med hänsyn bl. a. härtill föreslår reservanterna, att på bekostnad av den teoretiska utbildningen den praktiska undervisningen ges totalt sett en avsevärt större omfattning än utredningen stannat för, men att samtidigt en del av den svåranskaffade praktiken före inträde i skolan avkortas. Förslaget ställer emellertid avsevärt ökade krav på medelstilleddning för upprustning av sjöbefälsskolorna. — Även *sjöbefälsskolan i Göteborg* ifrågasätter möjligheterna för de affärsdrivande verkstäderna att erbjuda praktikanttjänstgöring i tillräcklig omfattning. *Sveriges varvsindustriförening* har emellertid icke funnit anledning till erinran mot de i betänkandet framförda förslagen, och från *sjöbefälsskolan i Härnösand* erinras om att de på varje större ort befintliga verkstadsskolorna kan på ett betryggande sätt meddela i vart fall den grundläggande verkstadsutbildningen för blivande sjöbefälsskoleelever.

Frågan om avvägningen mellan teori och praktik inom den maskintekniska undervisningen har tagits upp även av *Sveriges redareförening* i sammanhang med kritik av förslaget om olika längd av utbildningsgången för sjökaptener och sjöingenjörer. Det heter härom i föreningens yttrande bl. a. följande.

Föreningen delar helt den kritik, som framförts mot förslaget om olika längd på utbildningsgången beträffande sjökaptener jämfört med sjöingenjörer. Det måste anses föga välbetänkt att göra utbildningsgången för en sjöingenjör tre månader längre än för en sjökaptan. För närvarande är tiden lika och bör alltjämt vara så. En avkortning av praktiktiden för sjöingenjör vid viss tidpunkt i hans utbildningsgång blir erforderlig och torde icke bliva till men för utbildningen. Sådan avkortning torde kunna ske beträffande den föreslagna speciella varvspraktiken, vilken utan olägenhet torde kunna minskas från nio till sex månader.

Det har med skärpa framhållits, att planläggningen av utbildningen för det blivande maskinbefälet syftar till alltför teoretiskt utbildat befäl. Målsättningen för vaktmaskinistutbildningen bör vara att få fram praktiskt inriktade personer med en viss teoretisk påbyggnad. När det gäller sjöingenjörsutbildningen måste denna leda till att få fram praktiskt kunnigt högre maskinbefäl med tillräckliga teoretiska kunskaper för att leda och ansvara för maskintjänsten i våra större fartyg. All sådan utbildning, som mera för fram till konstruktionsverksamhet, bör slopas.



Sett ur dessa synvinklar bör vaktmaskinistutbildningens tyngdpunkt läggas på praktisk maskinteknik med beskrivning av de viktigaste maskinerna och maskindetaljerna.

Liknande synpunkter kan läggas på sjöingenjörutbildningen. Det är viktigt, att den teoretiska utbildningen nära ansluter sig till och är överförbar på tjänsten ombord.

Direktionen för *sjöbefälsskolan i Malmö* ställer kraven i fråga om praktisk utbildning inom den maskintekniska utbildningen än högre. Sålunda föreslås för den lägre undervisningen ökning av verkstadspraktiken med tre och av sjöpraktiken med sex månader. För den högre utbildningen skulle varvspraktiken — som enligt direktionens mening bör i sin helhet förläggas till efter genomgång av sjöingenjörskursen — utökas med tre månader. Samtidigt kunde emellertid den föreslagna sjöpraktiken minskas till 33 månader. Den totala utbildningen för sjöingenjörer skulle enligt direktionens förslag komma att uppgå till 105 månader, vilket är en ökning med nio månader jämfört med utredningsförslaget. Även *Skånes handelskammare* gör uttalanden till förmån för en vidgad praktisk tjänstgöring inom den maskintekniska utbildningsgången. — Däremot anser *Svenska maskinfälsförbundet* att de sakkunnigas förslag beträffande fördelning av praktiktiden, samt dess längd och inplacering i undervisningen är väl avvägt.

Utredningens yttrande, att det i och för sig skulle vara värdefullt om tiden vid sjöbefälsskolan kunde följas av t. ex. sex månaders *aspiranttjänstgöring*, innan behörighetsbevis som vaktbefäl utfärdades, men att utredningen i nuvarande bristsituation icke ansett sig böra framlägga förslag härom, ger *Sveriges fartygsbefälsförening* anledning uttala, att den aktuella bristen på befäl i allt för hög grad torde ha påverkat utredningsmännens förslag i bl. a. aspirantfrågan. Föreningen anser icke att den nuvarande särskilda konjunkturen bör få vara avgörande i fråga om utbildningens organisation. Enligt föreningens mening ställer den generellt förkortare utbildningstiden krav på en obligatorisk aspiranttjänst av viss tid. En sådan skulle bereda eleverna möjlighet att under erfaret befäls ledning sätta sig in i arbetsuppgifterna och på ett instruktivt sätt få teori och praktiskt kunnande sammansmält. Därest utredningens förslag beträffande vaktbefälsutbildningen genomföres, bör alltså denna kompletteras med en föreskrift om aspiranttjänst om förslagsvis 12 månader före utfående av vaktbefälsbrev. Även *sjöfartsstyrelsen* förordar, att spørsmålet om särskild aspiranttjänst tas under förnyat övervägande. Obligatorisk aspiranttjänstgöring föreslås av *Malmö sjöfartsförening*, *sjöbefälsskolan i Härnösand* och *sjöbefälsskolornas lärarförbund*.

Utredningen har vid framläggandet av sina förslag utgått från att behörighetsformerna, d. v. s. bestämmelserna om kompetens att utöva befäl å fartyg av olika storlek, skall överarbetas efter av utredningen antydda riktlinjer. *Sjöfartsstyrelsen* ansluter sig härtill och menar att de av utredningen förordade principerna i sitt slutliga skick bör inarbetas i befälsförordningen. En översyn av densamma bör därför snarast igångsättas,

och det förefaller styrelsen lämpligt att sjöbefälsutredningen ges i uppdrag att utföra detta arbete. Även *Sveriges redareförening* understryker vikten av att arbetet med en revidering av befälsförordningen snarast påbörjas.

Utredningens förslag till tim- och kursplaner — som förutsättes skola överarbetas, sedan närmare erfarenhet vunnits av desamma — föranleder i remissen just inga andra erinringar än i fråga om detaljerna. Härutinnan torde få hänvisas till handlingarna i ärendet.

Att sedvanliga lån och stipendier utan begränsning skall kunna utgå till elever i vaktbefälssklasserna tillstyrkes eller lämnas utan erinran. Även vad utredningen föreslagit beträffande möjlighet för sjöbefälsskoleelev att komma i åtnjutande av särskilt studiebidrag vinner anslutning i flera yttranden. Bl. a. understryker *sjöfartsstyrelsen* angelägenheten av att särskilt de elever, som har sina hem på annan plats än utbildningsorten, bereds möjlighet att komma i åtnjutande av denna form av studiehjälp. *Statskontoret* anser emellertid, att en sådan utvidgning av den statliga studiehjälpen med hänsyn till ifrågasatt elevers ålder och utkomstmöjligheter skulle stå i mindre god överensstämmelse med de av statsmakterna antagna grunderna för studiehjälpsverksamheten och avstyrker alltså för sin del. Samma ståndpunkt intager *riksräkenskapsverket*, som erinrar om att särskilt studiebidrag för närvarande icke utgår till elever vid fackutbildningsanstalter, till vilka ju sjöbefälsskolorna är att hänföra. Enligt ämbetsverkets mening finns därför icke anledning att för sjöbefälsskolornas del medgiva studiehjälp i denna form. Med framhållande av att den nu tillgängliga studiehjälpen ofta är otillräcklig, ifrågasätter *arbetsmarknadsstyrelsen* om ej sjöbefälsskoleeleverna borde beredas möjligheter att erhålla ökad ekonomisk hjälp, exempelvis genom höjda lånebelopp eller tilläggslån, eventuellt med statlig kreditgaranti.

Det av utredningen framförda förslaget om avskaffande av nuvarande kurs- och elevavgifter vid sjöbefälsskolorna lämnas över lag utan erinran.

I frågan om fria skolmåltider vid sjöbefälsskolorna erinrar *riksräkenskapsverket*, att i ett den 28 augusti 1958 avgivet betänkande (SOU 1958: 37) de särskilda sakkunniga för översyn av vissa statsbidrag på skolväsendets område avstyrkt en hemställan från sjöfartsstyrelsen att Kungl. Maj:t måtte förordna, att de städer, som önskar anordna skolmåltider vid sjöbefälsskola, i enlighet med bestämmelserna i kungörelsen den 28 juni 1946, skall erhålla statsbidrag till kostnaderna härför. Riksräkenskapsverket ansluter sig till de sakkunnigas avstyrkan. Häremot framhåller *sjöfartsstyrelsen*, som vidhåller sin uppfattning i frågan, att enligt den nya utbildningsplanen omfattar den teoretiska delen av sjökaptens- och sjöingenjörsutbildningen tre år, att utredningens förslag innebär åtgärder för sänkning av elevernas inträdesålder till cirka 18—20 år samt att ekonomiska svårigheter hittills visat sig vara ett väsentligt hinder för dem som vill söka inträde i sjöbefälsskola. Det är med hänsyn till dessa förhållanden samt till att en stor del av sjöbefälsskolornas elever har sina hem på andra orter än studie-

orten, som styrelsen anser det vara av väsentlig betydelse, att frågan om fria skolmältider vid sjöbefälsskolorna snarast erhåller en tillfredsställande lösning. — Även från andra remissinstanser göres uttalanden till förmån för fria skolmältider vid sjöbefälsskolorna.

Vad utredningen anfört under rubriken *Särskilda utbildningsfrågor m. m.* behandlas i remissen rätt knapphändigt och lämnas därvid i allmänhet utan erinran. Av de yttranden som gjorts må här återges följande.

I fråga om sjöbefälets efterutbildning vitsordar *sjöfartsstyrelsen*, att under senare år ett starkt behov av särskilda fortbildningskurser framkommit och anser att det av utredningen till ändamålet upptagna anslagsbeloppet, 30 000 kronor, är för lågt. Särskilt för att möjliggöra anordnandet av ett ökat antal radarkurser bör anslaget bestämmas till 50 000 kronor. Även *Svenska maskinfälsförbundet* understryker att fortbildningskurser inom skilda tekniska områden är välbehövliga men uttalar samtidigt tvivel på möjligheterna att vinna önskad anslutning. Förbundet tror mera på fortbildning genom kursmaterial, som utsändes till sjöbefälet. *Statskontoret* menar att även i fortsättningen fondmedel bör tagas i anspråk för efterutbildningskurser av olika slag.

*Malmö stads skolstyrelse* efterlyser en utredning om behovet av fartygselektriker samt förslag till lokalisering av yrkeskurser för denna kategori.

Rörande utbildningen vid marinen och dess likvärdighet med den av de sakkunniga föreslagna utbildningsgången vid sjöbefälsskolorna har synpunkter framförts av *arbetsmarknadsstyrelsen*, *chefen för marinen*, *Svenska underofficersförbundet*, *försvarsväsendets underofficersförbund*, *försvarsväsendets civilmilitära ingenjörers förbund* och *Svenska maskinfälsförbundet*. I stort sett lämnas i dessa yttranden — beträffande vilkas närmare innehåll torde få hänvisas till akten i ärendet — de av utredningen redovisade slutsatserna utan erinran.

### Departementschefen

Den svenska handelsflottan har under de senaste femton åren genomgått en utveckling, som tidigare knappast kunde förutses. Vid det andra världskrigets slut fanns i Sverige 2 076 fartyg om sammanlagt 1,6 milj. bruttoton. År 1958 bestod flottan av cirka 1 500 fartyg med ett sammanlagt tonnagetal av 3,2 milj. Antalet fartyg över 2 000 bruttoton hade under denna tid — trots minskningen av det totala antalet fartyg inom handelsflottan — ökat från 196 till cirka 430. Jämsides med ökningen i tonnage har sålunda en övergång ägt rum mot större och värdefullare enheter, sammanhängande med att varuutbytet över haven icke blott vidgats utan även förskjutits mot avlägsnare marknader. Under 1920-talet hade nordsjöfarten den största andelen av vår sjöfart — i dag representerar det oceangående tonnaget ej mindre än 90 procent av hela vår sjögående handelsflotta. Utvecklingen har

också gått mot allt snabbare fartyg med tekniskt allt mera komplicerad utrustning. Både de teoretiska och de praktiska kraven på sjöbefälet, som har att ansvara för fartygen, har härigenom ökat.

På det hela taget har denna utveckling varit gynnsam för folkhushållningen. De totala sjöfartsintäkterna uppgår för närvarande till mer än 2 000 milj. kronor för år, och handelsflottans betydelse i valutahänsende visas av att under år 1957 dess nettoinkomster av frakter i utrikes fart motsvarade tretton procent av hela den svenska varuexportens värde. Sjöfarten är därmed en av vårt lands viktigaste näringsgrenar.

En för sjöfarten besvärande omständighet utgör emellertid den rådande bristen på befäl med utbildning motsvarande behoven för skilda befattningar. Vid jämförelse år 1957 mellan behovet enligt gällande befälsförordning av befäl av skilda kategorier inom den svenska handelsflottan och den faktiska befälsbemanningen kunde konstateras, att av 2 610 befattningar, för vilka krävdes sjökaptens- eller styrmansbehörighet, endast 68,6 procent upprätthölls av behörigt fartygsbefäl och att av 1 687 befattningar, för vilka krävdes behörighet som sjöingenjör eller maskintekniker, endast 50,7 procent innehades av behörigt maskinbefäl.

Bristen på kompetent befäl är givetvis till nackdel för sjöfartssäkerheten. Jag tänker ej blott på den direkta fara som ligger däri, att vakttjänst i stor utsträckning måste utföras av personal, som saknar erforderlig utbildning eller erfarenhet för sin uppgift. Måhända ligger en än större fara därutinnan, att det behöriga befälet på grund av sin fåtalighet utsättes för stark belastning i form av långa arbetsdygn och avsevärt ökat ansvar. Under tiden 1953—1957 förlorade vårt land i genomsnitt årligen närmare 23 000 brutton genom totalförlisningar. Satt i relation till det totala tonnaget ger denna siffra ett jämförelsetal, som är bland de högsta i världen. — En annan ogynnsam faktor av befälsbristen sammanhänger med våra möjligheter att möta den ständigt ökade konkurrensen från andra länders handelsflottor. Kvaliteten hos sjöbefälet och den utbildning, som detta erhåller, torde här spela en ej oväsentlig roll.

Utbildningen av sjöbefäl i vårt land har icke moderniserats i takt med den tekniska utvecklingen. Visserligen har 1943 års sjöbefälsakkunnigas utredningsarbete resulterat i vissa partiella reformer på sjöbefälsutbildningens område, men i huvudsak grundar sig den nuvarande utbildningsgången på beslut av statsmakterna i början av 1930-talet. Vad som framför allt kan invändas mot den gällande studieordningen är förekomsten av ett stort antal behörighetsformer, vilka i hög grad försvårar en följdriktig och kontinuerlig kursuppläggning. Ordningen med förberedande kurser och upprepade examina och inträdesprov jämte kravet på att maskinist- och maskinteknikerklasserna, liksom nordsjöskeppar- och styrmansklasserna, var för sig skall utgöra ett avslutat helt minskar den effektiva undervisningstiden, bl. a. genom att i de olika klasserna omläsning i stor utsträckning måste ske av tidigare inhämtat kunskapsstoff.

Det är särskilt ur dessa synpunkter, som jag har ansett att en omprövning

av frågan om sjöbefälsutbildningens organisation och innehåll bör äga rum. De härför tillkallade sakkunniga, som kallar sig sjöbefälsutredningen, har i september 1958 avlämnat betänkande med förslag till ny studieordning vid sjöbefälsskolorna. Enligt denna skall i fortsättningen — fränsett viss lägre nautisk utbildning, som nu ej behandlas — utbildas endast två kategorier av befäl: vaktbefäl (vaktstyrman och vaktmaskinist) samt högre befäl (sjökaptten och sjöingenjör). Vaktbefälsutbildningen förutsättes leda fram till kunskaper, vilka är högre än dem som nu kräves i nordsjöskeppar- och maskinistexamina men lägre än som fordras i nuvarande styrmans- och maskinteknikerexamina. Undervisningsplanerna har lagts upp med sikte på fortlöpande studier till den högre examen, byggande på vaktbefälssklassen som i princip obligatorisk. I huvudsak har utredningen hållit sig inom den nuvarande sammanlagda utbildningstiden men förordad en ändrad fördelning mellan lägre och högre utbildning. Sålunda föreslås vaktbefälsutbildningen avsevärt reducerad jämfört med nuvarande styrmans- och maskinteknikerexamina, särskilt när det gäller praktiktidens längd. Samtidigt ökar emellertid sjökaptens- och sjöingenjörskurserna från ett till två år, och även den praktik som krävs för den högre utbildningen föreslås förlängd. En annan nyhet är att den praktiska tjänstgöringen i vaktbefälssklassen helt förlägges till tiden före den ettåriga kursen vid sjöbefälsskolan. Den nuvarande förberedande kursen slutligen har inarbetats i vaktbefälssklassen.

Den föreslagna nya studiegången har av de hörda myndigheterna och organisationerna genomgående hälsats med tillfredsställelse. Man uttalar bl. a. att reformen är välbetänkt och innefattar en rationalisering av sjöbefälsutbildningen till gagn för sjöfartsnäringen. I stort kan jag ansluta mig härtill; jag anser att förslaget innebär en väsentlig och behövlig förbättring av sjöbefälsutbildningen som ett led i våra strävanden att skapa ökad säkerhet till sjöss och över huvud taget gynnsammare betingelser för svensk sjöfart. Det är också min förhoppning, att den nya utbildningen redan genom sin modernare utformning kan medverka till en ökad rekrytering till sjöbefälssyrket och även till en minskad avgång genom den större trivsel i yrket, som en riktig utbildning ger. Framför allt finner jag det tillfredsställande att den nuvarande splittringen på flera olika examina häves, eftersom den fördröjer studierna och försvårar en enhetlig uppläggning av dem.

I fråga om detaljerna inom den nya studiegången har vid remissbehandlingen självfallet olika uppfattningar kommit till uttryck. Innan jag går in närmare härpå, torde dock få erinras om att utbildningsgången vid sjöbefälsskolorna kommer att slutligt utformas först i samband med Kungl. Maj:ts prövning av ny stadga för sjöbefälsskolorna och av ny befälsförordning. Innan jag anmäler dessa författningar, kommer de erinringar, som nu gjorts på olika punkter, att göras till föremål för utredning och överväganden. I några frågor vill jag emellertid redan på detta stadium tillkännage min principiella inställning.

Sjöbefälsutredningens förslag i fråga om de teoretiska inträdeskraven för vaktbefälssklassen möter kritik i många av remissyttrandena, och det häv-

das bestämt, att utredningen har satt kraven på teoretiska insikter — avgångsbetyg från sjuårig folkskola med minst betyget godkänd i samtliga ämnen — för lågt. För egen del har jag visserligen samma uppfattning som utredningen, att vaktbefälsklassen i princip bör stå öppen för alla med intresse och lämplighet för yrket och att därvid en betydande praktisk erfarenhet bör kunna uppväga vissa brister i det teoretiska kunskapsunderlaget. Det kan dock ej förbises, att en olämplig avvägning mellan inträdesfordringar och examensfordringar har många olägenheter i släptåg: större kuggningsprocent, ökad avgång under studietiden och, kanske framför allt, utbildningsmässiga hinder av olika slag, som alltid följer med att i en och samma kurs ha elevkategorier med olika förutbildning. Erinras må också om att vaktbefälsklassen skall ligga till grund för krävande högre studier. Enligt min mening måste garantier skapas för att sjöbefälsskoleeleverna redan från början besitter sådana teoretiska kunskaper, att de på ett tillfredställande sätt kan tillgodogöra sig undervisningen. Detta synes icke komma att bli fallet med utredningens förslag. Jag förordar därför att intagning i vaktbefälsklassen i princip skall grunda sig på genomgången enhetsskola eller motsvarande utbildning med godkända betyg i de ämnen, som är av särskild betydelse för utbildningen till vaktbefäl, d. v. s. matematik, fysik, engelska och modersmål. Under tiden intill dess enhetsskolan blivit allmänt genomförd måste även annan kompetens godtagas. Sålunda bör givetvis godkända betyg i nämnda ämnen i realexamen berättiga till inträde, men även den som genom korrespondensstudier eller på annat sätt inhämtat kunskaper i dessa ämnen motsvarande godkända betyg vid avgång från enhetsskola eller i realexamen bör få tillträde till vaktstyrmansklassen. För den som inte på annat sätt kan styrka, att han innehar de erforderliga kunskapsmått, bör särskilda inträdesprov anordnas vid sjöbefälsskolorna. Jag förutsätter att vid den stundande överarbetningen av sjöbefälsskolornas tim- och kursplaner dessa kommer att, såvitt gäller vaktbefälsundervisningen, anpassas efter vad jag nu föreslagit beträffande fordringarna för tillträde till undervisningen.

Vaktbefälskompetens bör tillkomma var och en som genomgått vaktbefälsklassen, även om han blivit underkänd i högst två ämnen, dock icke i något av ämnena navigation, sjömanskap och signalering respektive maskinteknik och elektroteknik. För tillträde till den högre utbildningen bör emellertid krävas, såvitt nu är i fråga, godkända betyg i samtliga i vaktbefälsklassen ingående ämnen vari betyg meddelas. Till den av några remissmyndigheter aktualiserade frågan om krav på viss tids aspiranttjänstgöring, innan behörighetsbevis som vaktbefäl utfärdas, återkommer jag i det följande.

I fråga om benämningarna på det nya lägre befälet föreslår jag bibehållande av nu närmast motsvarande titlar, styrman och maskintekniker.

Omfattningen av praktisk tjänstgöring respektive teoretiska studier inom utbildningsgången är en avvägningsfråga, där självfallet olika meningar kan hävdas. För egen del anser jag i likhet med bl. a. Svenska maskinbefälsför-

bundet, att de sakkunnigas förslag till lösning i huvudsak innebär en rimlig avvägning, ägnad att ligga till grund för den kommande detaljplaneringen av utbildningsplanerna. I anledning av vad Sveriges redareförening uttalar rörande den inom sjöingenjörsklassen ifrågasatta praktiktiden, förordar jag emellertid, att densamma förkortas från nio till sex månader. Härigenom kommer också den sammanlagda utbildningstiden för sjökaptener och sjöingenjörer att bli lika. Valfrihet bör gälla mellan att förlägga praktiken till varv eller till annan i utbildningshänseende lämplig industrirörelse.

Några av de hörda instanserna, däribland sjöfartsstyrelsen och Sveriges fartygsbefälsförening, har gjort uttalanden till förmån för en obligatorisk aspiranttjänstgöring, innan behörighetsbevis som styrman eller maskintekniker utfärdas. Det är riktigt att en dylik tjänstgöring under erfaret befälsledning skulle i utbildningshänseende vara ett värdefullt komplement till de teoretiska studierna och gagna säkerheten till sjöss. Såsom utredningen anfört är det emellertid ovisst om föreskriven aspiranttjänstgöring under nuvarande förhållanden skulle i praktiken få en sådan uppläggning, att den verkligen tjänade sitt syfte. Dessutom fordrar arrangemanget en aktiv medverkan från redarnas sida, som måhända icke kan påräknas för närvarande — i vart fall har icke Sveriges redareförening i sitt yttrande gjort något uttalande till förmån för en obligatorisk aspiranttjänstgöring. Jag nödgas därför här intaga samma ståndpunkt som utredningen, d. v. s. att krav på obligatorisk aspiranttjänstgöring, med därav följande förlängning av utbildningstiden, ej bör uppställas i nuvarande läge med redovisad stor befälsbrist.

Yrkandet att sedvanliga lån och stipendier utan begränsning skall kunna utgå till eleverna i styrmans- och maskinteknikerklasserna föranleder icke någon erinran från min sida. Merkostnaderna uppskattas till drygt 300 000 kronor och belastar vederbörligt förslagsanslag å åttonde huvudtiteln. Såsom statskontoret och riksräkenskapsverket har uttalat synes däremot — med hänsyn till den principiella uppläggningsplaneringen av den statliga studiehjälpen, beslutad av 1952 års riksdag — särskilt studiebidrag ej böra ifrågakomma vid sjöbefälsskolorna. Sådan studiehjälp förekommer icke vid närmast jämförbara läroanstalter — fackutbildningsanstalter i allmänhet samt lärarutbildningsanstalter. Ej heller fria skolmåltider förekommer vid jämförbara läroanstalter och jag avstyrker därför införande härav vid sjöbefälsskolorna. Utbyggnad av skolmåltidsverksamheten har också avstyrkts av de särskilda sakkunniga för statsbidragsfrågor på skolväsendets område.

Vid såväl de allmänna som de tekniska läroverken har efter beslut av statsmakterna under de senaste åren förekommande intagnings- och kursavgifter slopats, och jag tillstyrker att motsvarande avgifter vid sjöbefälsskolorna upphör från och med budgetåret 1959/60. Avgifterna uppgår sammanlagt till 40 600 kronor för år. Då medlen för närvarande tas till uppbörd å omkostnadsanslaget, ökar anslagsbehovet därunder med motsvarande belopp.

I likhet med utredningen vitsordar jag behovet av efterutbildningskurser inom skilda områden av fartygstekniken. Hittills har sådana kurser — det

har fram för allt gällt utbildning i radartjänst — kunnat anordnas i endast begränsad utsträckning och då med anlitande av fondmedel eller av anslag, som de enskilda rederierna har ställt till förfogande. Jag tillstyrker nu att från och med budgetåret 1959/60 medel till ändamålet anvisas å riksstaten under ett särskilt reservationsanslag till Fortbildningskurser m. m. Utgiftsbehovet under nästa läsår uppskattas till 10 000 kronor. Anslaget bör även få användas för inköp och distribution till sjöbefälet av kursmaterial.

I anledning av sjöbefälsutredningens förslag om förbättrade arvodesförmåner åt deltagare i praktisk lärarkurs vid sjöbefälsskola må erinras om att Kungl. Maj:t redan genom beslut den 23 januari 1959 har föreskrivit, att deltagare i dylik kurs skall äga uppbära arvode enligt samma grunder, som gäller för deltagare i praktisk lärarkurs vid allmänt läroverk.

Vad utredningen eljest föreslagit under avsnittet Särskilda utbildningsfrågor m. m. föranleder icke för närvarande annat uttalande från min sida, än att jag knappast anser det befogat att förlägga särskild utbildning av kylmaskinister till sjöbefälsskolorna.

Beträffande ikraftträdandet slutligen av den nya studieordningen föreslår jag, i likhet med de sakkunniga, att densamma börjar tillämpas med intagning av nybörjare höstterminen 1959, då de nuvarande förberedande klasserna, nordsjöskeppar- och maskinistklasserna samt styrmans- och maskinteknikerklassernas A-linjer bör ersättas med de nya styrmans- och maskinteknikerklasserna. Vissa övergångsbestämmelser erfordras. Den nya utbildningen kommer att vara helt genomförd höstterminen 1961.

### **III. Organisation m. m.**

#### **Sjöbefälsskolorna**

##### *Examineringsbehovet*

Handelsflottans omfattning och fördelning vid ingången av år 1958 framgår av efterföljande tabell. De ombordanställdas antal uppgick vid samma tidpunkt till omkring 26 000.

För en bedömning av examineringsbehovet vid sjöbefälsskolorna har utredningen undersökt möjligheterna att göra en prognos för den sannolika framtida utvecklingen av den svenska handelsflottans storlek och därmed av behovet av befäl i olika grader. Det har emellertid visat sig att skilda osäkra faktorer försvårar en dylik uppläggning. De sakkunniga har därför i sitt arbete utgått från det handelstonnage, som fanns den 1 januari 1958, varjämte räknats med att tendensen vid utbyggnad under de senaste åren — minskning i antalet enheter men ökning i fråga om tonnaget — kommer att fortsätta. De ha vidare såsom utgångspunkt antagit vissa genomsnittliga relationer mellan lägre och högre befäl å fartyg av olika storlek samt uppskattat den genomsnittliga tjänstetiden till sjöss till 17 år för fartygsbefäl och 15 år för maskinbefäl. På grundval härav har utredningen framräknat



Storleksgrupper Bruttoton	Ångfartyg		Motorfartyg	
	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton
intill 300 .....	166	20 378	507	55 751
300 » 500 .....	15	5 247	135	59 258
500 » 1 000 .....	19	15 329	18	14 963
1 000 » 1 500 .....	47	62 078	27	35 019
1 500 » 2 000 .....	41	69 345	50	88 253
2 000 » 3 000 .....	32	76 627	52	126 539
3 000 » 4 000 .....	8	27 979	59	209 091
4 000 » 5 000 .....	7	30 711	49	221 431
5 000 » 6 000 .....	3	16 455	38	208 141
6 000 » 8 000 .....	5	34 044	54	380 328
8 000 » 10 000 .....	—	—	35	304 099
10 000 » 15 000 .....	—	—	70	808 184
15 000 och däröver .....	4	74 714	13	226 194
Summa	347	432 907	1 107	2 737 251

det årliga ersättningsbehovet av befäl till 110 vaktstyrmän och 90 sjökaptener samt 160 vaktmaskinister och 95 sjöingenjörer.

Vid uppskattning av det erforderliga antalet elevplatser inom den lägre utbildningen måste emellertid hänsyn även tas till att färdigutbildade vaktstyrmän och vaktmaskinister är rekryteringsbas för den högre fartygs- och maskinbefälsutbildningen. Utredningen räknar för detta ändamål med ytterligare 100 vaktstyrmän och 105 vaktmaskinister. Med beaktande av en normal avgång under studietiden skulle därvid, för att säkerställa tillgången på befäl, det totala antalet elevplatser vid sjöbefälsskolorna enligt utredningen behöva uppgå till avrundat 930, varav 520 inom den lägre utbildningen och 410 inom den högre.

Elevantalet förutsättes bli högst 24 per klassavdelning inom vaktbefälsutbildningen och högst 20 inom den högre utbildningen. Utredningen tillägger att det i och för sig hade varit önskvärt med mindre klassavdelningar men att utredningen av kostnadsskäl ansett sig böra avstå från att framlägga förslag härom.

I enlighet med de nu redovisade kalkylerna — som i betänkandet fått en utförlig siffermässig belysning, bl. a. i form av tabeller och sammanställningar, till vilka här torde få hänvisas (betänkandet s. 90—93) — skulle vid ett genomförande av den föreslagna nya studiegången behövas följande antal klassavdelningar vid sjöbefälsskolorna.

<i>Nautiska linjen</i>	<i>Maskintekniska linjen</i>
Vaktstyrmansklass .....	Vaktmaskinistklass .....
Sjökaptenskurs (5+5) .....	Sjöingenjörskurs (5+5) .....
Summa 20	Summa 22

Därest det framtida behovet av sjöbefäl kommer att gestalta sig enligt utredningens antaganden, och tillströmningen till sjöbefälsskolorna blir så stor, att alla tillgängliga elevplatser tas i anspråk, kommer det nuvarande underskottet på befäl att vara hävt efter omkring 15 år. Utredningen anför

att en så lång övergångstid självfallet icke är tillfredsställande och rekommenderar därför vidtagande framöver av särskilda åtgärder i syfte att snabbare häva befälsbristen. I det sammanhanget pekar utredningen på den utbildning, som bedrivs hos enskilda redare, liksom på möjligheten att vid sjöbefälsskolorna övergångsvis inrätta extra klasser.

#### *Skolornas organisation*

I de för sjöbefälsutredningen lämnade direktiven erinras om att 1943 års sjöbefälssakkunniga förordade, att den högre maskinbefälsutbildningen skulle skiljas från sjöbefälsskolorna och överföras till de tekniska läroverken.

Sjöbefälssakkunnigas motivering för en sådan omorganisation var bl. a., att för de tekniska läroverken hade tillkommit eller vore under planering flera och modernare skolor, att de anspråk, som numera ställdes på demonstrations- och laboratorieutrustningen, vore så stora, att de inte kunde tänkas bli tillgodosedda vid läroanstalter med så få elever som sjöbefälsskolorna, att dessa skolors isolerade ställning inom skolväsendet medförde svårigheter att få kvalificerade lärare på den maskintekniska linjen, att det funnes ett tydligt samband ur teknisk undervisningssynpunkt mellan den maskintekniska utbildningen och undervisningen vid de tekniska läroverkens maskintekniska avdelningar samt att en förbättring i rekryteringen skulle ske, om den maskintekniska utbildningen vid sjöbefälsskolorna flyttades till de tekniska läroverken.

Såsom förutsattes i direktiven har sjöbefälsutredningen närmare övervägt denna fråga. Därvid har utredningen för sin del kommit fram till att några egentliga fördelar icke står att vinna med en överflyttning av den högre maskintekniska utbildningen från sjöbefälsskolorna till de tekniska läroverken. Såsom motivering erinrar utredningen om att den verksamhet, som bedrivs vid de tekniska läroverken, i huvudsak syftar till att utbilda i produktionen sysselsatta tekniker, och att utbildningen sålunda har sin tyngdpunkt i bl. a. sådana ämnen, som fordras för blivande konstruktörer. Den till sjöss verksamme maskinteknikern eller sjöingenjören däremot har sin sysselsättning nästan helt förlagd till driften av de olika maskin- och andra anläggningar, som finns på fartygen. Redan samhörigheten mellan utbildningsformerna är alltså enligt utredningens mening allt för ringa, för att i undervisningshänseende något egentligt skulle stå att vinna med ett sammanförande.

Till ytterligare bemötande av de av 1943 års sjöbefälssakkunniga anförda, nyss refererade argumenten för överflyttning av sjöbefälsskolornas maskintekniska utbildning till de tekniska läroverken anför sjöbefälsutredningen bl. a. följande.

De tekniska läroverken utvecklas visserligen i snabb takt. Det är emellertid ur rekryteringssynpunkt lämpligt, att de sprides så mycket som möjligt, och de bör följaktligen icke göras för stora. Tekniska läroverket i Stockholm synes vidare icke böra ytterligare utökas för att icke bli för

svårt att sammanhålla. I Göteborg har det tekniska läroverket icke något eget maskintekniskt laboratorium utan utnyttjar Chalmers tekniska högskolas äldre laboratorium. I Malmö finnes vid högre tekniska läroverket icke någon fullständig maskinell utrustning för undervisning, avseende verksamheten till sjöss. Omfattande nyanskaffningar skulle sålunda bli erforderliga även för de maskintekniska laboratorierna vid de tekniska läroverken.

De sjöbefälssakkunniga har som skäl för förläggning av den maskintekniska utbildningen till de tekniska läroverken anført, att rekryteringen skulle förbättras. Några skäl för ett dylikt påstående har emellertid icke redovisats. Med hänsyn till den olika inriktning av undervisningen, varom ovan talats, har sjöbefälsutredningen för sin del närmast motsatt uppfattning.

De högre tekniska läroverken befinner sig för närvarande under utbyggnad. Arbetet härmed ger full sysselsättning åt såväl den centrala som den lokala administrationen. Att ytterligare komplicera detta arbete genom att införa en ny undervisningsgren, artskild från den övriga undervisningen, synes icke böra ske utan vägande skäl. Svårigheter synes även kunna uppkomma, när det gäller att ge denna relativt lilla grupp tillräckliga hänsyn vid anordnandet av utbildningen i dess helhet vid skolan.

Sjöbefälsutredningen anser sålunda, att den högre maskintekniska utbildningen icke bör överflyttas till de tekniska läroverken utan bibehållas vid sjöbefälsskolorna. Av samma skäl och av rekryteringsskäl — som kommer att utvecklas närmare i nästa avsnitt — har utredningen avstått från att föreslå centralisering av den högre maskintekniska utbildningen till en enda skola.

#### *Antal skolor*

Även frågan om skolornas antal har tagits upp i direktiven. Det säges där bl. a., att utredningen bör sikta till att häva eller minska den nuvarande splittringen av undervisningen på fem olika skolenheter, och samtidigt bör undersökas vilka fördelar i form av effektivisering av undervisningen m. m., som kan vinnas genom att utbildningen antingen centraliseras eller överföres till skolformer, där det förekommer undervisning, som är likartad med sjöbefälsundervisningen.

Frågan om antalet sjöbefälsskolor måste enligt utredningens mening bedömas mot bakgrunden främst av den inverkan på rekryteringen till skolorna, som olika i och för sig tänkbara lösningar kan ha. Särskilt i nuvarande läge bör varje åtgärd, som kan få rekryteringshämmande följder, undvikas.

Utredningen har efter noggranna bedömanden kommit till den uppfattningen att centralisering av undervisningen till någon eller några orter komme att verka hindrande på tillströmningen till sjöbefälsskolorna. Till stöd härför åberopas bl. a. en nyligen verkställd granskning av de vid skolorna inskrivna elevernas hemorter, vilken visar att varje skola i stort sett får sina elever från det egna och de närbelägna länen. Även själva skolstäderna visar sig ha stor betydelse: drygt 42 procent av samtliga elever under läsåret 1954/55 kom från de fem skolstäderna.

Över huvud taget går, menar utredningen, tendensen på undervisningens område i riktning mot decentralisering. I första hand betingas denna av behovet att genom bättre tillgång på utbildningsmöjligheter i eller nära hemorten ge ett större antal ungdomar möjlighet till studier. Bristen på utbildad arbetskraft inom många områden gör det angeläget att helt enkelt söka upp den reserv av för studier lämpade personer, som kan finnas, och den bästa vägen härför är en spridning av studieanstalterna. Under senare år har exempelvis tandläkarutbildningen och även den medicinska utbildningen decentraliserats, och nya högre tekniska läroverk har av bl. a. rekryteringskäl tillkommit. Ur dessa synpunkter borde enligt utredningens mening egentligen ytterligare en sjöbefälsskola upprättas, nämligen i Norrland. Utredningen har dock icke ansett sig böra nu föreslå att antalet skolor ökas.

För en allsidig belysning av frågan om sjöbefälsskolornas antal har utredningen inhämtat yttrande från arbetsmarknadsstyrelsen över olika alternativ i fråga om skolornas organisation och deras lokalisering. Efter ett uttalande av innebörd, att den nuvarande organisationen med fem skolor är från allmän lokaliseringssynpunkt att föredra framför en centralisering, kommer arbetsmarknadsstyrelsen i sitt svar — som är återgivet i betänkandet (s. 99 o. 100) — in på den betydelse, som sjöbefälsutbildningens organisation har från rekryteringssynpunkt. Styrelsen uttalar därvid att förekomsten av en yrkesskola i närheten av hemorten erfarenhetsmässigt stimulerar intresset för yrket, och att man således icke kan bortse från att indragning av utbildningsanstalter försämrar rekryteringsmöjligheterna. Särskilt allvarligt synes det styrelsen vara om Norrland skulle gå miste om den sjöbefälsskola, som nu finns där. Även från rekryteringssynpunkt förordar alltså arbetsmarknadsstyrelsen starkt att nuvarande skolor bibehållas.

Utredningen har givetvis granskat skolorganisationen enligt olika alternativ även ur kostnadssynpunkt och därvid valt att jämföra tre i och för sig tänkbara lösningar, nämligen två centralskolor, en nautisk och en maskinteknisk (alt. I), tre skolor med vardera fullständig nautisk och maskinteknisk utbildning (alt. II) samt fem skolor, varav fyra med fullständig nautisk och maskinteknisk utbildning och en med fullständig nautisk men, på den maskintekniska sidan, med blott vaktmaskinistutbildning (alt. III). Sistnämnda alternativ är lika med den nu gällande organisationen.

Det visar sig i fråga om storleken av de årliga löpande utgifterna till löner etc., att skillnaden mellan de olika alternativen är relativt måttlig: nämnda utgifter uppskattas i avrundade tal till respektive 2,3, 2,2 och 2,4 milj. kronor.

När det gäller erforderligt anslagsbelopp för en upprustning av materielen konstaterar utredningen, att alt. I givetvis ställer sig billigast: medelsbehovet uppskattas till 1,5 milj. kronor mot respektive 2,2 och 2,6 milj. kronor för alt. II och III. Utredningen tillägger emellertid, att alternativet med en centralskola av vardera slaget förutsätter så stora byggnadskostna-

der — vilka för närvarande åvilar vederbörande kommun — att det måhända inte rimligen kan förväntas att kommunen skall helt svara för desamma; staten skulle antagligen få påtaga sig en stor del av kostnaderna för såväl tomtanskaffning som nybyggnader. Utgifterna för uppförande av byggnader till två centralskolor har av utredningen uppskattats till 12 milj. kronor. Även alt. II förutsätter nybyggnader eller i vart fall stora om- och tillbyggnader i de städer, som kunde tänkas bli berörda, närmast Stockholm, Göteborg och Malmö.

Utredningen föreslår på grund härav att nuvarande sjöbefälsskolor bibehålles.

### *Skolornas lokalbehov*

Även utredningsförslaget om ett bibehållande av nuvarande sjöbefälsskolor ställer krav på ökade utrymmen till klassrum, demonstrationssalar etc. Som nämnts svarar vederbörande kommun för att sjöbefälsskolornas lokalbehov blir tillgodosedda. I såväl *Malmö* som *Kalmar* finns också utarbetade förslag till nybyggnader, vilka kommer att genomföras vid övergång till den nya studieordningen, och stadsfullmäktige i *Härnösand* har förklarat att staden är villig att vidtaga sådana åtgärder, att det av utredningen förutsatta utrymmesbehovet vid sjöbefälsskolan blir tillgodosett. I *Stockholm* har frågan rörande om- och tillbyggnad av sjöbefälsskolan ännu inte blivit föremål för beslut av stadsfullmäktige. Från skoldirektionen uppges att utredningens förslag kommer att läggas till grund för förhandlingar mellan staten och staden, vilka förutsättes skola äga rum, innan staden gör några nya åtaganden. Stadskollegiet i *Göteborg* slutligen har meddelat att staden är beredd att förutsättningslöst förhandla med staten om konkreta och skäliga förslag till förbättring och utvidgning av sjöbefälsskolans lokaler.

### *Rektorer, lärare och annan personal*

*Rektorerna* vid sjöbefälsskolorna i Stockholm, Göteborg, Malmö och Härnösand är inplacerade i lönegrad Bp 1, rektorn vid sjöbefälsskolan i Kalmar i ABp 26. Utredningen hemställer att samtliga rektorer vid sjöbefälsskolorna upptages å chefslöneplanen. Skolans storlek bör nämligen enligt utredningens mening i det hänseendet icke vara avgörande. Samtidigt anser dock utredningen rimligt, att arbetsbördan vid skolor av olika storlek beaktas. Därför föreslås att rektorerna utöver lön enligt Bp 1 skall äga uppbära ett årligt lönetillägg om 2 400 kronor för rektorn i Göteborg och 1 200 kronor för var och en av rektorerna i Stockholm, Malmö, Kalmar och Härnösand.

Utredningen erinrar i detta sammanhang om att sjöbefälsskolornas rektorer för närvarande har en undervisningsskyldighet om 16—20 veckotimmar, räknat i medeltal för 40 veckor. Vederbörande överstyrelse äger visserligen besluta om minskning av antalet veckotimmar till 12, men utredningen anser detta otillräckligt och föreslår att — i likhet med vad som gäller vid de högre tekniska läroverken — rektorernas undervisningsskyldighet allmänt minskas till 10—14 veckotimmar, med rätt för överstyrelsen att i särskilda fall besluta om sänkning därav till åtta veckotimmar.

För närvarande finns vid sjöbefälsskolorna anställda ordinarie *lärare* till ett antal av 30, därav 10 lektorer och 20 adjunkter. En avsevärd del av undervisningen — nära hälften — meddelas genom extra lärare, i huvudsak timlärare, som anställs i mån av behov. Utredningen finner detta system otillfredsställande och räknar med upptagande å sjöbefälsskolornas stat successivt under de närmaste åren av åtskilliga fasta lektors- och adjunktstjänster, bl. a. i elektroteknik och språk. För budgetåret 1959/60 föreslår utredningen inrättande av 10 adjunktstjänster i lönegrad Ao 23 för språkundervisningen. Det framhålls att överstyrelsen sedan länge har arbetat på att till sjöbefälsskolorna knyta fast anställda språklärare och som motivering åberopas — i likhet med utredningen — den speciella utformningen av språkundervisningen vid sjöbefälsskolorna. Över huvud taget skapar, framhåller utredningen, det nuvarande stora antalet timlärare bristande fasthet i undervisningen, då lärarna har sin huvudsakliga sysselsättning på annat håll, främst de allmänna läroverken. Det föreslås även att samtliga adjunktstjänster — alltså även nu befintliga, av vilka några är placerade i Ao 21 — placeras i Ao 23.

Sjöbefälsskolorna föreslås i det följande komma att erhålla en relativt omfattande laboratorie- och ämnesrumsutrustning i form av maskiner, instrument etc. Det är viktigt att denna materiel blir föremål för kontinuerlig tillsyn och vård. För ett effektivt utnyttjande av materielen i undervisningen är det även av betydelse att erforderliga förberedelser till lektionerna kan utföras. Då sjöbefälsskolorna saknar för dessa uppgifter lämpad personal, föreslår utredningen att från och med nästa budgetår vid varje skola inrättas en tjänst som *institutionsvaktmästare* i lönegrad Ae 9.

Rektorerna har nu inte någon fast anställd *kontorspersonal* för biträde med sådana sysslor som löneuträkning, bokföring, intygsskrivning etc. utan disponerar endast ett visst årligt anslag för anställande av extra arbetskraft. Anslagsbeloppen varierar mellan 3 900 och 9 000 kronor och bedömes otillräckliga. Med hänsyn härtill föreslår utredningen att från och med nästa budgetår vid envar av sjöbefälsskolorna inrättas en befattning som kontorist i Ae 9 för utförande av allehanda rutingörömmål, som nu i stor omfattning betungar rektor till förfång för verksamheten som skolledare och pedagog. Vid skolan i Göteborg, som är den största, bör anställas även ett kontorsbiträde i reglerad befordringsgång med halvtidstjänst.

#### *Undervisningsmaterielen m. m.*

Utredningen konstaterar att sjöbefälsskolornas undervisningsmateriel är bristfällig och i behov av modernisering och upprustning. Anspråken på materielanskaffning är störst beträffande den maskintekniska utbildningen, där materielen även ställer sig mest kostsam, men även den nautiska utbildningen kräver tillgång till nya typer av instrument. De ordinarie anslagen har emellanåt förstärkts med fondmedel men har likväl visat sig otillräckliga, och det är endast genom att dyrare maskinmateriel, såsom ångpannor, dieselmotorer m. m., deponerats vid sjöbefälsskolorna eller över-

lämnats dit i form av gåvor från enskilda firmor, som sjöbefälsskolorna kunnat hålla demonstrations- och laboratorieutrustningen något så när i nivå med den tekniska och pedagogiska utvecklingens krav. Detta gäller såväl den maskintekniska som den nautiska utrustningen. En dylik materielanskaffning måste emellertid med nödvändighet bli sporadisk och även slumpmässig, och utredningen anser det icke rimligt att i framtiden grunda en effektiv och modern undervisning på så osäkra förutsättningar.

En ordentlig upprustning av undervisningsmaterielen är sålunda erforderlig och utgör t. o. m., enligt de sakkunnigas mening, en nödvändig förutsättning för övergång till den föreslagna nya studieordningen. Erforderliga materielinköp har av utredningen beräknats draga en kostnad av sammanlagt nära 2,6 milj. kronor. Det föreslås emellertid, att anskaffningen sker successivt, förslagsvis under en treårsperiod, främst med tanke på att de kommunala myndigheterna måste få viss tid för genomförande av tilltänkta ny- och ombyggnader. För att säkerställa att anskaffningarna kan ske planmässigt och beställningar läggas ut i tid, föreslås bemyndigande för överstyrelsen att — utöver å budgeten omedelbart tillgängliga medel men inom den totala ramen för nyanskaffning — vidtaga åtgärder för inköp av behövlig materiel. För materielanskaffningen förordas anvisande av ett särskilt reservationsanslag, som för budgetåret 1959/60 bör upptagas med 864 000 kronor.

Från reservationsanslaget till Materiel, böcker m. m., vilket för innevarande budgetår är uppfört med 60 000 kronor, skulle därvid tills vidare endast behöva bestridas kostnaderna för underhåll och reparation av anskaffad utrustning samt för bokinköp o. d. Medelsbehovet till dessa ändamål beräknas av utredningen till respektive 10 000 och 5 000 kronor.

I detta sammanhang erinrar de sakkunniga om att sjöbefälsutbildningen lider brist på lämplig undervisningslitteratur, bl. a. därför att upplagorna icke kan beräknas bli tillräckligt stora för att täcka nedlagda kostnader. Det är också svårt att få lämpliga lärare att utarbeta läroböcker och kompendier utan att kunna ersätta exempelvis förlorade löneinkomster under tjänstledighet. Därest samarbete med övriga nordiska länder i läroboksfrågan kommer till stånd, kan det även bli fråga om att ersätta utnyttjande av författarrätt etc. Utredningen föreslår nu att medel till ändamålet anvisas under ett särskilt anslag, avseende arvoden för utarbetande av läroböcker m. m. För budgetåret 1959/60 beräknas anslagsbehovet till 10 000 kronor.

Härutöver har utredningen föreslagit mindre ändringar under skilda poster i sjöbefälsskolornas avlönings- och omkostnadsstater. Redogörelse här för kommer att lämnas vid behandlingen i det följande av respektive anslag för budgetåret 1959/60.

#### **Sjöbefälsutbildningens centrala ledning**

Utredningen erinrar om att Kungl. Maj:t den 30 september 1955 tillkallat särskilda sakkunniga för att verkställa en förutsättningslös utredning av frågan om den centrala ledningen för hela yrkesutbildningen och av där-

med sammanhängande spörsmål. Då denna fråga alltså redan är föremål för särskild granskning, har sjöbefälsutredningen — efter samråd med nämnda sakkunniga — ej ansett sig böra ingå på densamma.

Utredningen tar dock i detta sammanhang upp en fråga, som gäller den centrala ledningen för sjöbefälsskolorna, nämligen anordningen med två överinspektörer inom sjöfartsstyrelsen för den omedelbara tillsynen över skolorna. Enligt utredningens mening försvårar detta system en enhetlig ledning av den samlade utbildningsverksamheten, och skäl talar för att låta den direkta ledningen över skolorna utövas av endast en befattningshavare.

### Yttrandena

I anledning av utredningens beräkningar av det årliga *examinering* sbehovet vid sjöbefälsskolorna erinrar *arbetsmarknadsstyrelsen* om att handelsflottan under 1950-talet genomgått en stark strukturförändring: antalet fartyg mellan 300 och 500 bruttoregister-ton har ökat, medan fartygen i storleksklasserna däröver minskat i antal men samtidigt ökat i medelstorlek. Denna utveckling har samtidigt inneburit i fråga om befälsbehovet en ökning för det mindre tonnage-t men en minskning för det större. Skulle tendensernas inbördes styrkeförhållande förskjutas, blir utredningens beräkningar mer eller mindre missvisande. Som grund för en uppskattning av befälsbehovet torde det därför vara nödvändigt med en närmare analys av handelsflottans utveckling. Såsom utredningen anført kommer den föreslagna elevintagningen att först efter 15—17 år täcka den rådande bristen på sjöbefäl. Åtgärder för att snabbare häva befälsbristen är därför nödvändiga. Även *sjöfartsstyrelsen* understryker osäkerheten i de sakkunnigas beräkningar om erforderligt elevplatsantal. Speciellt för sjökaptensutbildningen bör räknas med större marginaler, och styrelsen ifrågasätter, om det ej vore lämpligt att tills vidare utgå från åtminstone 6 sjökaptenskurser per år. Slutlig ställning härtill behöver dock ej tas förr än vid beräkningen av anslagen för budgetåret 1960/61. Direktionen för *sjöbefälsskolan i Göteborg* hyser samma uppfattning. Direktionen finner det sålunda vara allvarligt, att i Göteborg i fortsättningen kommer att utexamineras endast 20 sjökaptener årligen mot nu 48 och förordar en viss utökning av antalet sjökaptensklasser där. Även *Malmö sjöfartsförening* menar, att antalet klasser bör ökas, åtminstone vid sjöbefälsskolan i Malmö. *Sveriges fartygsbefälsförening* slutligen vill öka antalet klassavdelningar för vaktstyrmän och för sjökaptener från föreslagna 10 till 12 för vardera kategorien.

I fråga om skolornas organisation delar flertalet remissinstanser utredningens åsikt att maskinbefälsutbildningen liksom hittills bör vara förlagd till sjöbefälsskolorna. *Svenska maskinbefälsförbundet* anser dock att de av 1943 års sjöbefälssakkunniga anförda skälen för en överflyttning av utbildningen till de tekniska läroverken är lika vägande i dag



som tidigare. Då därbakom ligger strävandena att uppnå en bättre utbildning, vidhåller förbundet sitt tidigare framförda önskemål om en överflyttning.

Spörsmålet om antalet skolor har behandlats i nästan samtliga yttranden. I ett tjugotal av dessa utvecklas motiv till förmån för ett bibehållande enligt utredningsförslaget av nuvarande fem sjöbefälsskolor. I några fall anses dessutom frågan om ytterligare en sjöbefälsskola i Norrland böra övervägas. Eljest är det egentligen bara statskontoret och stadsfullmäktige i Göteborg som redovisar en från majoriteten av remissintanserna klart avvikande mening.

*Statskontoret* hänvisar till att icke obetydliga kostnadsbesparingar kan ernås genom en centralisering av den nuvarande organisationen. För en förändring i den riktningen talar, enligt statskontorets mening, även de ojämna beläggningsförhållandena med i några fall relativt små skolenheter. Ett bibehållande av nuvarande skolor bör enligt statskontorets mening ifrågakomma endast om de av utredningen angivna rekryteringsskålen anses böra tillmätas utslagsgivande betydelse. Under alla förhållanden bör ett beslut om bibehållande av samtliga skolor icke utesluta, att sedermera en eller flera skolor nedlägges, därest beläggningsförhållandena ger anledning därtill. Liknande tankegångar utvecklas av *stadsfullmäktige i Göteborg*, som både med hänsyn till kostnaderna och undervisningens rationella bedrivande anser det vara betänkligt med så små skolenheter som exempelvis sex klassavdelningar. En viss koncentration till färre och större enheter säges vara riktigare.

Förslaget om höjd lönegradsplacering m. m. för rektorerna avstyrkes av *statskontoret*, som erinrar om 1958 års B-riksdags beslut om bättre löneförmåner för sjöbefälsskolerektorerna. Det synes ej motiverat att redan nu besluta om ytterligare höjning.

I fråga om behovet av flera fast anställda lärare anser *statskontoret* att tills vidare bör anstå med tillskapande av nya lektorstjänster i elektroteknik. Däremot vill ämbetsverket icke motsätta sig inrättande av en adjunktstjänst i språk vid var och en av sjöbefälsskolorna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Då det emellertid saknas anledning att frångå hittills tillämpade normer beträffande lönegradsplaceringen, bör två av tjänsterna placeras i Ae 23 och en i Ae 21. I lönegradsfrågan har *skolöverstyrelsen* uttalat samma mening — styrelsen kan icke tillstyrka att alla adjunktstjänster vid sjöbefälsskolorna placeras i Ae 23. *Statstjänstemännens riksförbund* och *sjöbefälsskolornas lärarförbund* å andra sidan anser att alla ordinarie lärartjänster vid sjöbefälsskola bör vara lektorstjänster.

Ej heller förslaget om inrättande av tjänster som institutionsvaktmästare anser *statskontoret* för närvarande bör tillstyrkas i vidare mån än för sjöbefälsskolorna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Löneställningen får prövas i särskild ordning. *Riksräkenskapsverket* ifrågasätter om det över huvud taget är motiverat att inrätta tjänster som institutionsvaktmästare vid sjöbefälsskolorna.

I anledning av förslaget om förstärkt biträdes hjälp åt rektorerna tillstyrker *statskontoret* inrättande av kanslibiträdestjänster med tjänstgöring, på heltid vid sjöbefälsskolan i Göteborg och på deltid vid övriga skolor. — För att ytterligare avlasta rektor från rent administrativa arbetsuppgifter föreslår *sjöbefälsskolan i Göteborg* inrättande av — i vart fall för göteborgsskolans del — två arvodesbefattningar som avdelningsföreståndare.

Behovet av en ordentlig materielupp rustning vid sjöbefälsskolorna vitsordas av remissinstanserna, som i allmänhet också godtar utredningens avvägning i anslagsfrågan. *Sveriges redareförening och sjöbefälsskolornas lärarförbund* anser dock att medelsbehovet till utrustning har beräknats för lågt — föreningen påyrkar t. o. m. att hela frågan omprövas. *Statskontoret* å andra sidan ifrågasätter om ej den planerade materielanskaffningen kan utsträckas över en längre tid, än utredningen förutsatt. *Riksräkenskapsverket* avstyrker förslaget om bemyndigande för överstyrelsen att i viss utsträckning lägga ut beställningar å utrustning till större belopp, än som svarar mot å budgeten omedelbart tillgängliga medel.

Utredningens förslag om uppförande av ett särskilt anslag till arvoden för utarbetande av läroböcker m. m. tillstyrkes av *statskontoret* för budgetåret 1959/60, därvid förutsattes att det skall ankomma på Kungl. Maj:t att i varje särskilt fall meddela beslut om storleken av utgående ersättningsbelopp.

I avvaktan på resultatet av pågående utredning av frågan om den centrala ledningen för hela yrkesutbildningen avstår *sjöfartsstyrelsen* från att framlägga förslag till omorganisation av styrelsens sjöbefälsskoleavdelning. Styrelsen framhåller emellertid att omläggningen av studieordningen föranleder behov under budgetåret 1959/60 av extra arbetskraft för löpande administrativa arbetsuppgifter, för utarbetande av metodiska anvisningar etc. Medelsbehovet uppskattas till 42 000 kronor, som bör tillföras anslagsposten till Övrig icke-ordinarie personal å styrelsens avlöningsanslag. — I anslutning härtill föreslår styrelsen, att som en provisorisk åtgärd överinspektörerna på sjöbefälsskoleavdelningen från och med den 1 juli 1959 tillerkännes en avlöningsförstärkning med 1 500 kronor om året för att bibehålla relationen i lönehänsende till sjöbefälsskolornas rektorer, vilka, med undantag för rektorn i Kalmar, under år 1958 har uppflyttats till lönegraden Bp 1. För ändamålet skulle för budgetåret 1959/60 anslagsposten Arvoden och särskilda ersättningar å sjöfartsstyrelsens avlöningsanslag behöva förstärkas med 3 000 kronor.

#### Departementschefen

Utredningen har grundat sitt förslag om sjöbefälsskolornas organisation på en uppskattning av examineringsbehovet. Därvid har räknats med att den svenska handelsflottan kommer att under det närmaste decenniet tillväxa i ungefär samma takt som för närvarande och att tendensen till minsk-

ning i antalet enheter men ökning i fråga om tonnage skall fortsätta. På grundval härav beräknar utredningen det erforderliga antalet elevplatser vid sjöbefälsskolorna till 930, därav 520 inom den lägre utbildningen och 410 inom den högre. Till jämförelse med detta förslag må nämnas, att för närvarande kan undervisas vid skolornas samtliga utbildningslinjer, utom östersjöskeppar- och förberedande kurser, under höstterminen 865 elever och under vårterminen 815. Eleverna skall enligt förslaget fördelas på 10 nautiska och 12 maskintekniska vaktbefälssklasser samt 5 sjökaptens- och 5 sjöingenjörsklasser i första och lika många i andra årskursen. Vårterminen 1959 finns 2 nordsjöskepparklasser, 8 styrmansklasser, 3 maskinistklasser, 5 maskinteknikerklasser samt 7 sjökaptens- och 5 sjöingenjörsklasser.

Utredningen anför att därest elevrekryteringen blir så god, att alla tillgängliga elevplatser fortlöpande tas i anspråk, kommer det nuvarande underskottet på befäl att vara hävt efter omkring 15 år. — Från några håll, däribland sjöfartsstyrelsen och Sveriges fartygsbefälsförening, understrykes osäkerheten i de sakkunnigas uppskattning om erforderligt elevplatsantal, och det framhålles att utredningen borde ha räknat med större marginaler, särskilt för sjökaptensutbildningen men även för utbildningen av vaktstyrmän.

Skilda osäkra faktorer, såsom utvecklingen på exportmarknaden, fördelningen mellan land-, sjö- och flygtransporter, de nybyggda fartygens storlek etc., försvarar varje bedömning på sikt av den svenska handelsflottans befälsbehov. Jag anser mig emellertid kunna i huvudsak godtaga utredningens beräkningar av examineringsbehovet vid sjöbefälsskolorna och tillstyrker alltså, att elevplatsantalet bestäms till omkring 930 med den fördelning på olika linjer och klassavdelningar, som utredningen angivit. Detta innebär en icke obetydlig ökning av det totala antalet elevplatser. Det är emellertid icke uteslutet att antalet sjökaptensklasser har beräknats för lågt. Frågan härom behöver dock icke prövas omedelbart, eftersom de första sjökaptensklasserna enligt den nya ordningen icke inrättas förrän höstterminen 1960. Slutlig ställning till spørsmålet synes böra tas först om några år, då man säkrare kan bedöma i vilken utsträckning de utexaminerade styrmännen kommer att fortsätta sin utbildning vid sjöbefälsskolorna och man har vunnit erfarenheter av den nya studieordningens tillämpning i praktiken. Jag finner det givetvis olyckligt om befälsbristens hävande skulle behöva ta så lång tid som 15 år. Möjligheterna med hänsyn till elevtillströmningen och i övrigt att övergångsvis anordna extra klasser bör därför övervägas.

De två huvudspörsmålen för utredningen, när det gäller sjöbefälsskolornas yttre organisation, har varit frågan om överflyttning av den högre maskintekniska utbildningen vid dessa skolor till de högre tekniska läroverken — alternativt sammanförande av nämnda utbildning till en enda skola — och frågan om en begränsning av det nuvarande antalet sjöbefälsskolor i landet. Båda spørsmålen har varit föremål för tidigare utredningar, första gången av 1930 års navigationssakkunniga och sedermera, som nämnts, av 1943 års

sjöbefälsakkunniga. Sjöbefälsutredningen har nu vid sin granskning av skolorganisationen stannat för att densamma bör bibehållas oförändrad, både i fråga om den högre maskintekniska utbildningens förläggning och i fråga om skolornas antal. Rörande den maskintekniska undervisningens förläggning gör utredningen gällande, att denna utbildning och utbildningen vid de tekniska läroverken är så artskilda, att av den anledningen icke något sammanförande bör äga rum. Utredningen anför också kostnadsskäl. När det gäller skolornas antal åberopas främst att indragning av en eller flera skolor skulle minska utbildningsmöjligheterna och därmed även rekryteringen till sjöbefälsyrket. I båda frågorna delar flertalet remissinstanser utredningens förslag.

Till stöd för bibehållande av den högre maskintekniska utbildningen vid sjöbefälsskolorna åberopar utredningen, att undervisningen vid de tekniska läroverken har sin tyngdpunkt i sådana ämnen, som fordras för blivande konstruktörer, medan utbildningen av maskintekniker vid sjöbefälsskolorna är mera inriktad på drift av bestående anläggningar. Redan samhörigheten mellan utbildningsformerna skulle alltså enligt utredningen vara så ringa, att i undervisningshänseende något egentligt icke står att vinna med ett sammanförande. Jag ifrågasätter det berättigade i detta argument. I vart fall tillmåter jag det inte utslagsgivande betydelse. Då jag likväl har stannat för att biträda utredningens förslag om den högre maskintekniska undervisningens kvarblivande vid sjöbefälsskolorna har skälen härtill varit huvudsakligen av ekonomisk art. En överflyttning av nämnda undervisning till exempelvis tre högre tekniska läroverk, närmast Stockholm, Göteborg och Malmö, kräver omfattande materielanskaffningar och byggnadsarbeten. Tekniska läroverket i Stockholm anses redan vara så stort, att ytterligare undervisningsgrenar knappast bör föras dit. Tekniska läroverket i Göteborg saknar eget maskintekniskt laboratorium och disponerar Chalmers tekniska högskolas äldre laboratorium. Dessa lokaler är emellertid hårt utnyttjade. Detsamma gäller vid de tekniska läroverken i Stockholm och Malmö. En omläggning av ifrågasatt innebörd skulle alltså medföra betydande utgifter för statsverket.

Av nu anförda skäl och av rekryteringsskäl — vartill jag återkommer mera i det följande — har jag även avstått från att ta upp tanken på ett sammanförande av den högre maskintekniska utbildningen vid sjöbefälsskolorna till en enda skola.

Utredningens förslag att bibehålla nuvarande fem sjöbefälsskolor vinner stöd hos nästan samtliga remissinstanser. Förslaget motiveras främst med den negativa inverkan på rekryteringen till sjöbefälsskolorna, som en centralisering av organisationen till någon eller några orter skulle ha. Utredningen visar på att varje skola i stort sett får sina elever från det egna eller närbelägna länen och att särskilt skolstäderna därvidlag har stor betydelse.

Vad utredningen anført om riskerna av en försämrad rekrytering till sjöbefälsskolorna, därest undervisningen skulle sammanföras till någon eller några orter, har nästan enstämmigt vitsordats av remissinstanserna, och för

min del känner jag mig övertygad om riktigheten härav. Dessutom visar det sig beträffande olika av utredningen granskade alternativ — nuvarande organisation, centralisering till tre skolor och centralisering till en skola för vardera utbildningslinjen — att skillnaderna i löpande utgifter för löner och omkostnader m. m. mellan de tre varianterna är relativt måttlig. När det gäller engångskostnader för anskaffande av utrustning synes visserligen alternativet med en skola för vardera utbildningslinjen innebära besparingar för staten å drygt en milj. kronor, men jag har i likhet med utredningen ej kunnat bortse från att byggnadskostnaderna enligt detta alternativ skulle bli så väsentliga — de uppskattas till 12 milj. kronor — att staten antagligen skulle få påtaga sig en del av dessa kostnader. Även en mindre långt driven centralisering av skolorganisationen skulle föra med sig rätt betydande byggnadskostnader. Jag anser mig av nu anförda skäl böra förorda, att de fem nuvarande skolorna bibehålles.

Frågorna om storleken av sjöbefälsskolerektorernas löneförmåner och om längden av deras undervisningsskyldighet torde icke böra prövas i detta sammanhang. Jag vill erinra om att så sent som vid 1958 års B-riksdag beslut fattades om höjd lönegradsplacering för rektorerna vid sjöbefälsskolorna.

Jag är ense med utredningen om olägenheterna av det nuvarande systemet vid sjöbefälsskolorna med ett mycket stort antal extra lärare, huvudsakligen timlärare, och är beredd medverka till en förbättring därvidlag. Utredningen har för budgetåret 1959/60 föreslagit anställande av 10 adjunkter i Ao 23 för språkundervisningen. För egen del anser jag visserligen icke behovet av fast anställda språklärare vara lika angeläget som en förstärkning av lärarkrafterna för den tekniska undervisningen. Frågan om ytterligare lärartjänster i sådana ämnen som navigation och maskinteknik blir emellertid aktuell först när den nya studieordningen börjar tillämpas i den högre undervisningen, d. v. s. läsåren 1960/61 och 1961/62, och torde alltså av sjöfartsstyrelsen få upptagas i petitaskrivelserna för motsvarande budgetår. Jag nöjer mig därför nu med att i anledning av utredningsförslaget — som på denna punkt i allmänhet har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av de hörda instanserna — förorda inrättande från och med nästa budgetår av 5 adjunktstjänster för språkundervisningen. Av dessa bör två placeras i lönegraden Ao 21 och tre i lönegraden Ao 23. Härav framgår att jag icke anser mig kunna tillstyrka förslaget att samtliga adjunktstjänster vid sjöbefälsskolorna skall placeras i den högre adjunktslönegraden.

Jag kommer i det följande att föreslå ökade medel till anskaffande vid sjöbefälsskolorna av laboratorie- och annan undervisningsmateriel. Måhända är det i och för sig önskvärt att skolorna därvid får särskild personal till silt förfogande för skötsel och tillsyn av utrustningen. För nästa budgetår begränsar jag mig emellertid till att föreslå inrättande för ändamålet av en tjänst att placeras vid göteborgsskolan, där behovet av sådan arbetskraft är störst. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att sedermera, efter förslag av sjöfartsstyrelsen, besluta om inplacering i lönegrad av nämnda tjänst.

Rektorexpeditionerna vid sjöbefälsskolorna torde kräva en förhållandevis större insats av kontorspersonal än vid eljest jämförbara utbildningsanstalter. Bland annat går mycken tid och arbetskraft åt för de omfattande sammanställningarna över elevernas praktiktider etc. liksom för intygsskrivning. Med hänsyn härtill och på de skäl som utredningen i övrigt anfört tillstyrker jag inrättande från och med nästa budgetår av en tjänst som kansli-bitråde i Ae 7 vid envar av de fem sjöbefälsskolorna.

Utredningen har ingående uppehållit sig vid frågan om förbättring av sjöbefälsskolornas undervisningsmateriel. Den anges vara bristfällig och i behov av modernisering, särskilt med hänsyn till de krav, som den nya studiegången kommer att ställa på en fullgod laboratorie- och maskinutrustning. Medelsbehovet uppskattas till sammanlagt nära 2,6 milj. kronor, som emellertid föreslås fördelade på tre år.

För närvarande står endast omkring 50 000 kronor för år till sjöfartsstyrelsens förfogande för anskaffande av utrustning till sjöbefälsskolorna. Jag är ense med utredningen om att anspråken på materielanskaffning inom såväl den nautiska som den maskintekniska utbildningen har ökat under särskilt de senaste åren i takt med den snabba utvecklingen inom fartygstekniken. Ökade medel för utrustningsändamål bör därför nu ställas till sjöbefälsskolornas förfogande. Det är likväl icke möjligt för mig att helt biträda utredningens förslag, bl. a. med hänsyn till nödvändigheten att i nuvarande läge begränsa utgifterna över den statliga budgeten. Jag föreslår därför till materielanskaffning vid sjöbefälsskolorna anvisande å riksstaten för budgetåret 1959/60 av 250 000 kronor, att upptagas under ett särskilt reservationsanslag till Utrustning. Då jag emellertid är medveten om att utrustningsbehovet i samband med övergången till den nya studieordningen överstiger nämnda belopp, synes ytterligare medel höra ställas till sjöbefälsskolornas förfogande för anskaffande av utrustning. Jag är beredd tillstyrka att för ändamålet i runt tal 450 000 kronor anvisas från fonden för beredande av fyllnadsarvoden och tilläggsersättningar åt skeppsmätare. Denna fond utgöres av överskottsmedel från den före år 1955 gällande skeppsmätningensorganisationen. I en framställning år 1952, i sammanhang med utredning om ny organisation för skeppsmätningensväsendet, föreslog kommerskollegium, att fonden, som helt utgöres av medel, vilka influtit från sjöfarten, borde — sedan samtliga med den nya skeppsmätningensorganisationen förbundna övergångskostnader bestritts — användas för ändamål, som är till gagn för den svenska sjöfartsnäringen. I proposition nr 119 till 1953 års riksdag uttalade departementschefen i anledning härav, att ställning till frågan om användningen av fondens återstående behållning bör tas i ett senare sammanhang, då bl. a. storleken av behållningen kan med större säkerhet beräknas.

Innestående medel å skeppsmätningensfonden utgör för närvarande omkring 490 000 kronor. Viss del därav, kanske 50 000 kronor, bör reserveras för skeppsmätningensändamål. Fondens behållning i övrigt torde, därest riksdagen icke reser någon invändning häremot, få efter Kungl. Maj:ts prövning användas till anskaffande av utrustning vid sjöbefälsskolorna.

I likhet med riksräkenskapsverket avstyrker jag bemyndigande för sjöfartsstyrelsen att lägga ut beställningar å utrustning till större belopp än som svarar mot omedelbart tillgängliga medel.

Jag förutsätter att det skall bli möjligt för sjöfartsstyrelsen att inom ramen för det av mig förordade reservationsanslaget till Utrustning även bestrida uppkommande kostnader för underhåll och reparation av undervisningsmaterielen. Dylika kostnader, vilka av utredningen uppskattas till 10 000 kronor för år, betalas för närvarande ur det särskilda reservationsanslaget till Materiel, böcker m. m. Då jag i det följande kommer att föreslå att löpande utgifter till bokinköp fortsättningsvis belastar sjöbefälsskolornas omkostnadsanslag, behöver från och med budgetåret 1959/60 sistnämnda reservationsanslag ej längre uppföras å riksstaten. Därunder vid utgången av innevarande budgetår eventuellt förefintlig reservation bör överföras till det nya anslaget till Utrustning.

Vidkommande förslaget om särskild medelsanvisning till ersättning åt författare av läroböcker m. m. må erinras om att Kungl. Maj:t i några tidigare fall, med anlitande av särskilda medel, beslutat om dylika ersättningar. Jag tillstyrker att medel till ändamålet nu anvisas å riksstaten och beräknar för budgetåret 1959/60 under ett särskilt reservationsanslag till Ersättning åt författare av läroböcker m. m. det av utredningen föreslagna beloppet 10 000 kronor. Såsom statskontoret förordat bör det ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma storleken av utgående ersättningsbelopp.

Prövning av frågan om den centrala ledningen för sjöbefälsskolorna bör, såsom utredningen föreslagit, anstå till dess pågående utredning slutförts angående en gemensam överstyrelse för hela yrksutbildningen. Ej heller sjöfartsstyrelsens förslag om tillfällig utökning av sjöbefälsskoleavdelningen och om löneförstärkning åt de båda översinspektörerna bör upptas i förevarande sammanhang.

#### IV. Anslagsberäkningar

Vid behandlingen av de anslag för budgetåret 1959/60, vilka beröres av den av mig förordade omorganisationen av sjöbefälsundervisningen, utgår jag från utredningens förslag till medelsanvisning och — i den mån motsvarande frågor icke har tagits upp av utredningen — från sjöfartsstyrelsens i petitaskrivelse den 30 augusti 1958 framförda äskanden.

##### Sjöbefälsskolorna: Avlöningar

	Anslag	Nettoutgift
1957/58 .....	1 578 300	1 616 300
1958/59 (statsliggaren s. 955) ....	1 773 400	
1959/60 (förslag) .....	1 844 000	

## Yrkanden

	Utredningen	Sjöfartsstyrelsen
1. Nya tjänster		
a) 10 adjunkter Ao 23 i språk; samtidigt in- dragning av vissa timlärartjänster .....	+ 236 500 — 275 600	— —
b) 5 institutionsvaktmästare Ae 9 .....	+ 55 000	—
c) 5 kontorister Ae 9, 1 skrivbiträde rb på halvtid; samtidigt indragning av medel till extra skrivhjälp på rektorsexpeditionerna	+ 59 300 — 27 100	— —
2. Lönegradsuppflyttningar m. m.		
a) Redan beslutad lönegradsförändring för rektorerna .....	+ 9 500	—
b) 1 rektor ABp 26—Bp 1 .....	+ 2 400	—
c) Avlöningsförstärkning åt rektorerna .....	+ 7 200	—
d) 4 adjunkter Ao 21—Ao 23 .....	+ 8 800	—
e) Redan beslutad höjning av arvodena till skolsköterskor .....	—	+ 1 400
f) Flyttning av en lektorstjänst från Göteborg till Malmö .....	—	— 576
g) Flyttning av en adjunktstjänst från Malmö till Göteborg .....	—	+ 636
3. Löneklassförändringar .....	—	— 4 400
4. Kompensation för höjda folkpensionsavgifter	—	+ 11 400
5. Rörligt tillägg .....	+ 59 400	—
	+ 438 100 — 302 700	+ 13 500 — 5 000
	+ 135 400	+ 8 500
	+ 143 900	

## Motiv

1 a—c. Utredningens motiveringar för dessa yrkanden har redan återgivits (s. 38).

2 a. Utredningen hänvisar till statsmakternas under sommaren 1958 fattade beslut om uppflyttning i lönegrad av sjöbefälsskolerektorerna.

2 b och c. Utredningens motiv för en ytterligare förbättring av rektorernas löneförmåner har förut återgivits (s. 37).

2 d. Utredningen anser att samtliga adjunktstjänster vid sjöbefälsskolorna bör vara placerade i Ao 23 (s. 38).

2 e. Sjöfartsstyrelsen hänvisar till av Kungl. Maj:t den 28 mars 1958 meddelat beslut om höjning av skolsköterskornas arvoden.

2 f och g. Sjöfartsstyrelsen erinrar om att enligt beslut av Kungl. Maj:t den 20 september 1957 en nautisk lektorstjänst Ao 24 vid sjöbefälsskolan i Göteborg (ortsgrupp 4) vakantsatts, medan en dylik tjänst i Malmö (ortsgrupp 3) tillsatts. Härigenom minskar anslagsbehovet med 672 kronor.



Emellertid har samtidigt en extra adjunktstjänst Ag 21 flyttats från Malmö till Göteborg, innebärande en merkostnad å 732 kronor.

*Departementschefen.* I anledning av sjöbefälsutredningens förslag om inrättande av nya lärar- och andra tjänster vid sjöbefälsskolorna har jag förut (s. 45 och 46) tillstyrkt inrättande från och med budgetåret 1959/60 av 3 tjänster som adjunkt i Ao 23, 2 tjänster som adjunkt i Ao 21, 1 tjänst för skötsel och tillsyn av utrustningen vid sjöbefälsskolan i Göteborg samt 5 kanslibiträdestjänster i Ae 7. Det härigenom under ordinarie och icke-ordinarieposterna erforderliga medelstillskottet uppskattas till sammanlagt 173 800 kronor. Å andra sidan minskar anslagsbehovet till timplärare och till extra skrivhjälp på rektorsexpeditionerna med 164 900 kronor. Yrkandet om uppflyttning i lönegrad av 4 adjunktstjänster från Ao 21 till Ao 23 kan jag, som nämnts tidigare (s. 45), icke tillstyrka.

I anledning av redan beslutad höjning av utgående löner till sjöbefälsskolorektorerna torde anslaget uppräknas med 9 500 kronor. Frågan om ytterligare förbättring av rektorernas löneförmåner bör icke prövas i detta sammanhang. Däremot tillstyrker jag yrkandena under p. 2 e, f och g angående höjning av skolsköterskornas arvoden resp. omplacering av vissa lärartjänster och beräknar till löneklassförändringar minskning med 4 400 kronor, till kompensation för höjda folkpensionsavgifter 11 400 kronor och till rörligt tillägg ökning med 27 800 kronor. Vid bifall slutligen till förslag i det följande (s. 51) om ändrad redovisning av inflytande hyresintäkter, ökar medelsbehovet under förevarande anslag med 16 000 kronor.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

a) bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga de ändringar i personalförteckningen för sjöbefälsskolorna, som föranledes av vad jag i det föregående anförte;

b) godkänna följande avlöningsstat för sjöbefälsskolorna att tillämpas tills vidare från och med budgetåret 1959/60:

#### *Avlöningsstat*

1. Avlöningar till ordinarie tjänstemän, <i>förslagsvis</i> .....	989 700
2. Arvoden, bestämda av Kungl. Maj:t, <i>förslagsvis</i> .....	12 000
3. Avlöningar till övrig icke-ordinarie personal ..	652 800
4. Rörligt tillägg, <i>förslagsvis</i> .....	178 100
5. Kompensation för höjda folkpensionsavgifter, <i>förslagsvis</i> .....	11 400
Summa kronor	1 844 000

c) till *Sjöbefälsskolorna*: Avlöningar för budgetåret 1959/60 anvisa ett förslagsanslag av 1 844 000 kronor.

## Sjöbefälsskolorna: Omkostnader

	Anslag	Nettoutgift
1957/58 .....	54 100	89 624
1958/59 (statsliggaren s. 957).....	73 100	
1959/60 (förslag) .....	127 200	

## Y r k a n d e n

	Utred- ningen	Sjöfarts- styrelsen
1. Sjukvård.....	+ 1 500	—
2. Reseersättningar .....	+ 4 000	—
3. Expenser:		
a) Bränsle, lyse och vatten .....	—	+ 6 000
b) Övriga expenser .....	+ 13 800	—
4. Bibliotek.....	+ 5 000	—
5. Bortfall av elevavgifter m. m. ....	+ 40 600	—
	<u>+ 64 900</u>	<u>+ 6 000</u>
	+ 70 900	

## M o t i v

1. Utredningen åberopar det ökade antalet fast anställda lärare och ökningen i övrigt av personalen.

2. Utredningen erinrar att enligt befälsförordningen eleverna bör beredas tillfälle till praktiska rön å fartyg, skeppsvarv samt maskin- och elektriska anläggningar i land. Vid sådana studiebesök medföljer vederbörande lärare som ledare. Han bör därvid få åtnjuta rese- och traktamentsersättning. Likaså bör elevernas färdkostnader bekostas av statsmedel. Nuvarande belopp, 1 000 kronor, har utnyttjats endast för navigeringsövningar med elever på nautiska linjen. Med hänsyn till vad nu anförts och även med hänsyn till uppkommande kostnader för rektorskonferenser bör posten till Reseersättningar ökas till 5 000 kronor.

3 a. Sjöfartsstyrelsen åberopar belastningen å delposten under budgetåret 1957/58.

3 b. Utredningen anför allmänt, att delposten till Övriga expenser, som för närvarande är upptagen med 47 200 kronor, visat sig för ringa och bör uppräknas med 13 800 kronor. Sjöfartsstyrelsen föreslår i sitt yttrande över utredningsbetänkandet höjning med 14 500 kronor, därav 5 500 kronor avser städningen vid skolorna, vilken icke anses tillfredsställande, och återstoden, 9 000 kronor, viss inventarieanskaffning vid sjöbefälsskolan i Göteborg.

4. Som tidigare nämnts (s. 39) räknar utredningen med att till bokinköp vid sjöbefälsskolorna under budgetåret 1959/60 erfordras 5 000 kronor, vilket är i huvudsak oförändrat jämfört med nu. För närvarande betalas kostnaderna för bokinköp ur det särskilda reservationsanslaget till Materiel, böcker m. m.

5. Rörande utredningens motivering hänvisas till den tidigare redogörelsen (s. 17).

*Departementschefen.* Under förevarande anslag tillstyrker jag på av utredningen anförda skäl uppräknade av posten till Reseersättningar med 4 000 kronor. Likaså biträder jag yrkandet om ökad medelsanvisning till bränsle, lyse och vatten. I fråga om delposten till Övriga expenser ansluter jag mig till sjöfartsstyrelsens förslag och förordar alltså höjning med 14 500 kronor. Däremot torde till sjukvårdsersättningar beräknas oförändrat 1 500 kronor.

Kostnaderna för anskaffande av böcker vid sjöbefälsskolorna bör från och med nästa budgetår betalas från förevarande anslag, och jag upptager till ändamålet enligt utredningens förslag 5 000 kronor.

I det föregående (s. 31) har jag med godkännande av utredningens motivering tillstyrkt, att elev- och kursavgifter ej längre skall utgå vid sjöbefälsskolorna. Det härav betingade ökade medelsbehovet under förevarande anslag beräknas för nästa budgetår till 40 600 kronor. Å andra sidan torde vissa inflytande hyresersättningar, vilka för närvarande redovisas under avlöningsanslaget, från och med nästa budgetår i stället tas till uppbörd under omkostnadsanslaget. Nämda hyresinkomster uppskattas för budgetåret 1959/60 till 16 000 kronor.

I enlighet med det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Sjöbefälsskolorna: Omkostnader* för budgetåret 1959/60 anvisa ett förslagsanslag av 127 200 kronor.

#### **Sjöbefälsskolorna: Utrustning**

Kostnaderna för anskaffande av utrustning m. m. till sjöbefälsskolorna bestrides för närvarande ur det särskilda reservationsanslaget till Materiel, böcker m. m., vilket för budgetåret 1958/59 är uppfört med 60 000 kronor.

Under återopande av vad jag förut uttalat (s. 46) om anvisande under ny rubrik å riksstaten för budgetåret 1959/60 av medel till upprustning av undervisningsmaterielen vid sjöbefälsskolorna hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Sjöbefälsskolorna: Utrustning* för budgetåret 1959/60 anvisa ett reservationsanslag av 250 000 kronor.

#### **Sjöbefälsskolorna: Fortbildningskurser m. m.**

Särskilt anslag å riksstaten till bekostande av fortbildningskurser m. m. för sjöbefäl finns icke för närvarande.

Under återopande av vad jag tidigare uttalat (s. 32) om anvisande å riksstaten för budgetåret 1959/60 av medel till detta ändamål hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Sjöbefälsskolorna: Fortbildningskurser m. m.* för budgetåret 1959/60 anvisa ett reservationsanslag av 10 000 kronor.

**Sjöbefälsskolorna: Ersättning åt författare av läroböcker m. m.**

Särskilt anslag å riksstaten till ersättning åt författare av läroböcker och för rätt till dylika verk finns icke för närvarande.

Under åberopande av vad jag uttalat i det föregående (s. 47) om anvisande å riksstaten för budgetåret 1959/60 av medel till detta ändamål hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Sjöbefälsskolorna: Ersättning åt författare av läroböcker m. m.* för budgetåret 1959/60 anvisa ett reservationsanslag av 10 000 kronor.

Med bifall till vad föredragande departementschefen sålunda, med instämmande av statsrådets övriga ledamöter, hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Björn Bergman*

**Innehållsförteckning**

I. Inledning	
Historik . . . . .	3
Nu gällande organisation m. m. . . . .	4
II. Studiegången m. m.	
Allmänna synpunkter . . . . .	9
Förslag till utbildningsgång för sjöbefäl . . . . .	10
Studiehjälp och elevavgifter . . . . .	16
Särskilda utbildningsfrågor m. m. . . . .	17
Övergångsbestämmelser . . . . .	19
Yttrandena . . . . .	19
Departementschefen . . . . .	27
III. Organisation m. m.	
Sjöbefällsskolorna . . . . .	32
Sjöbefälsutbildningens centrala ledning . . . . .	39
Yttrandena . . . . .	40
Departementschefen . . . . .	42
IV. Anslagsberäkningar . . . . .	47