

N:o 116.

Ank. till Riksd. kansli den 3 maj 1907 kl. 4 e. m.

Utlåtande, i anledning af dels Kungl. Maj:ts proposition till Riksdagen angående förflyttning af flottans station i Stockholm till Elfvik å Lidingön, dels ock en i anledning af samma proposition väckt motion. (1:a U. A.)

Uti en till Riksdagen aflåten proposition (n:o 55) har Kungl. Maj:t, under åberopande af ett bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver sjöförsvarsärenden den 22 februari 1907, föreslagit Riksdagen *dels* att, med godkännande af det emellan marinförvaltningen och ägaren af egendomen Elfvik med underlydande den 16 innevarande februari villkorligt afslutade köpeaftal angående nämnda egendom, medgifva att för anläggning af en flottstation å Lidingön må för kronan förvärfvas, förutom nämnda egendom, de från samma egendom afsöndrade lägenheter, hvilka må finnas för etablissemetet erforderliga;

dels att för inköp af för ändamålet erforderlig mark samt till påbörjande af anläggning utaf den föreslagna flottstationen anslå ett belopp af 19,000,000 kronor, att förskjutas af statskontoret, samt att däraf för år 1908 anvisa 6,200,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta utaf detta belopp redan under innevarande år utanordna 4,000,000 kronor;

dels ock att bemyndiga riksgäldskontoret att i mån af behof tillhandahålla statskontoret de för förskotten nödiga medlen.

I sammanhang härmed har utskottet till behandling förehått en inom Första Kammarén af herr *Knut Bohnstedt* väckt motion (n:o 65) däri föreslagits, att Riksdagen, med afslag å Kungl. Maj:ts proposition angående förflyttning af flottans station till Elfvik, måtte *dels* medgifva, att till plats för ny flottstation finge upplåtas det område af Norra

Djurgården vid Lilla Värtan och Lindarängen—Kaknäs, som af 1900 och 1906 års kommitterade angifvits; *dels* besluta att för 1908 anvisa ett belopp af 3,000,000 kronor för påbörjandet af en ny flottstation vid Lindarängen—Kaknäs på grundvalen af utsedda sakkunniges till chefen för sjöförsvarsdepartementet den 21 april 1906 afgifna förslag med rätt för Kungl. Maj:t att låta af detta belopp redan innevarande år utanordna hvad som kräfvades för inlösen af mark och byggnader, för detaljundersökningar och arbetets organisation.

Åberopade stadsrådsprotokollet innehåller följande yttrande af departementschefen:

»Frågan om förflyttning af flottans station i Stockholm till annan plats än den nuvarande har sedan ett tiotal år tillbaka stått på dagordningen.

I skrifvelse den 25 september 1897 anmodade dåvarande chefen för sjöförsvarsdepartementet chefen för flottans stab att i samråd med marinförvaltningen inkomma med förslag till förläggning af den flottans materiel, som, enligt i skrifvelsen närmare angifna grunder, under de närmast därpåföljande 12 åren påräknades komma att tillföras flottan, därvid förläggningen skulle grundas dels på stationernas förmåga att rymma personal, fartyg och inventarier m. m. dels på de strategiska grunderna för flottans deltagande i landets försvar.

I anledning häraf afgaf chefen för flottans stab i hemlig skrifvelse den 8 december 1898 ett utlåtande angående nämnda strategiska grunder.

Då detta utlåtande den 10 februari 1899 af chefen för sjöförsvarsdepartementet anmälades inför Kungl. Maj:t, anförde departementschefen tillika, att af utredningar, som från varfscheferna vid flottans stationer infordrats rörande den materiel, som kunde förläggas vid hvardera stationen, emellertid framginge, bland annat, hvad Stockholms station beträffade, att flottans etablissemang härstädes i sitt nuvarande skick på intet sätt tillfredsställde de fordringar i mobiliserings- och varfsdriftshänseenden, som måste ställas på nutida marinetaablissemang. Någon materiel utöfver den vid stationen då befintliga kunde icke utan omfattande och dyrbara anordningar dit förläggas, och stationens nuvarande område vore för trångt för att dit förlägga hela den styrka, som af strategiska skäl borde där stationeras.

Då därför en förflyttning af flottans etablissemang i Stockholm till annan plats i stadens närhet och i sammanhang därmed stående utvidgning af stationen framstode såsom särdeles önskvärda, och det syntes

antagligt, att de härför erforderliga penningmedel skulle kunna anskaffas genom försäljning af Stockholms stations nuvarande område, ansåg chefen för sjöförvarsdepartementet dessa frågor, innan ytterligare kostnader nedlades på flottans nuvarande etablissement i Stockholm, böra underkastas en grundlig utredning, hvilken, med fäst afseende på dess stora omfattning och önskvärldheten af dess snara slutförande, syntes böra anförtros åt en särskild kommitté.

Med anledning af hvad sålunda blifvit anfördt beslöt Kungl. Maj:t i enlighet med af chefen för sjöförvarsdepartementet tillika gjord hemställan att uppdraga åt en kommitté, bestående af landshöfdingen m. m. P. G. W. Isberg, såsom ordförande, samt f. d. öfverdirektören och chefen för mariningenjörstaten m. m. G. W. Svenson, kommendören vid kungl. flottan m. m. J. Hägg, kommendörkaptenen af 2:a graden vid kungl. flottan m. m. D. U. W. Linder och byggmästaren vid flottans station i Stockholm, kaptenen vid väg- och vattenbyggnadskåren m. m. G. A. Ingelman, såsom ledamöter, att verkställa utredning och inkomma med förslag rörande förflyttning af samtliga de till flottans station i Stockholm hörande etablissement till annat lämpligt område i hufvudstadens närhet innanför Vaxholms och Oscar-Fredriksborgs befästningar och beredande af medel härför genom försäljning af Skepps- och Kastellholmarna samt det s. k. Galervarfvets område å Kungl. Djurgården.

Den sålunda tillsatta kommittén afgaf den 31 augusti 1900 ett betänkande angående den första af de frågor, hvilkas utredande blifvit till kommittén öfverlämnadt, eller frågan om förflyttning af de till flottans station i Stockholm hörande etablissement från dess nuvarande plats och anläggning af nytt marinetablissement å annat lämpligt område i hufvudstadens närhet.

*Flottstations-
kommitténs
betänkande.*

Kommittén har i detta sitt betänkande anfördt, att den till ledning för uppfattningen af rätta innebörden af det åt kommittén lämnade uppdrag erhållit, bland annat, den redan nämnda, af chefen för flottans stab verkställda utredningen samt från varfscheferna vid flottans stationer infordrade utredningar.

I enlighet med innehållet af dessa handlingar samt på grund af kommittén lämnade meddelanden af chefen för sjöförvarsdepartementet hade kommittén i fråga om det tillämnade nya marinetablissementets omfattning haft att utgå från följande grunder och förutsättningar.

Etablissementet borde iurättas för förläggning af följande stridsfartyg:

- 12 st. 1 kl. pansarbåtar,
- 1 » 2 » pansarbåt,

7	st.	3	kl.	pansarbåtar,
6	»			torpedkryssare,
6	»	1	»	kanonbåtar,
27	»	1	»	torpedbåtar, samt
10	»	2	»	torpedbåtar.

Härjämte borde, förutom logements-, transport- och småfartyg, lotsverkets och sjökarteverkets fartyg kunna i mån af behof förläggas och utrustas vid etablissemnet.

Vid etablissemnet borde anordnas, utom nödiga byggnader för stationen, dockor, verkstäder, förrådshus samt alla öfriga inrättningar och byggnader, som för en tidsenlig och särskildt ur mobiliseringssynpunkt väl ordnad varfsdrift, beräknad för förut omnämnda fartyg, ansåges erforderliga, äfvensom förvaringsskjul för upplag af 40,000 ton stenkol.

Utrymmet för etablissemnet och belägenheten af anordningarna därstädes borde beräknas så, att möjlighet förefunnes till utveckling, i händelse antalet dit förlagda fartyg skulle befinnas böra i framtiden ökas.

Med dessa utgångspunkter gifna hade kommitténs första uppgift blifvit att inom de i kommitténs uppdrag fastställda begränsningar, således i hufvudstadens närhet innanför Vaxholms och Oscar-Fredriksborgs befästningar, utse lämplig plats för ett marinetaablissemnet af antydd omfattning.

En dylik plats måste gifvetvis i främsta rummet erbjuda tillräckligt utrymme till lands och sjöss för mobiliseringskajer, varfsdrift, station med de flera inrättningar, som vid etablissemnet borde finnas, äfvensom behörigt vattendjup och lämplig grund såväl hvad fasta marken som hafsbotten beträffade.

Dessutom hade kommittén ansett särskildt afseende böra fästas därå, att dels belägenheten erbjöde största möjliga skydd mot fientliga angrepp dels möjlighet förefunnes att utan allt för stora kostnader åstadkomma järnvägsförbindelse med hufvudstadens kommunikationsnät.

Granskade man kartan öfver Stockholms omgifningar och besinnade beskaffenheten af terrängförhållandena i dessa trakter, insåge man snart, att en plats, så beskaffad, att den uppfyllde alla de uppräknade fordringarna, ej vore lätt att anträffa. Kommittén hade också funnit bekräftelse härpå vid de flerfaldiga besiktningssesor, kommittén företagit inom ifrågavarande del af Stockholms skärgård.

Stränderna söder om farleden mellan Stockholm och Vaxholm vore branta och otillgängliga, och att förlägga etablissemnet dit hade därför ansetts icke böra komma i fråga. Hvad Dufnäsviden och Lännersta-

sunden beträffade, så erbjöde väl vissa därinvid belägna områden gynnsammare terrängförhållanden, men närheten till de för fientliga landstigningsföretag blottställda stränderna omkring Erstavik och Baggensfjärden i förening med den omständigheten, att enda reträttvägen ledde genom det trånga, lätt afstängda Skurusund, hade uteslutit tanken på att för ändamålet använda dessa områden.

De närmast innanför befästningarna belägna trakterna måste jämväl undvikas, enär desamma kunde verksamt beskjas af fientliga fartyg från Trälhafvet och angränsande vattenområden. Å kuststräckan utefter Långholms- och Askrikefjärdarna samt omkring Stora Värtan hade kommittén särskildt fäst sig vid tvänne platser, nämligen dels den till Bogesund hörande landtungan mellan Långnöviken och Långholmsfjärden med omkringliggande vatten och dels den vik af Stora Värtan, som i närheten af inloppet till Kyrkfjärden och Rydboholms slott sköte in i nordlig riktning, samt stränderna däromkring. Begge dessa platser erbjöde jämförelsevis gynnsamma terrängförhållanden, och vattendjupet syntes ej vara af beskaffenhet att lägga allt för stora hinder i vägen. Belägenheten af dessa platser hade dock synts kommittén icke vara fullt tryggad. Hvad Bogesundsområdet beträffade, vore faran för beskjutning från fientliga fartyg där ingalunda utesluten, om ock mindre än vid närmare befästningslinjerna belägna platser, och området vid Stora Värtan låge väl nära farvattnet norr om Resarön, där landstigning af en fientlig styrka icke vore otänkbar. I öfrigt hade begge dessa ställen den olägenheten gemensam, att de låge väl aflägsna från hufvudstaden och kräfde jämförelsevis långa och kostbara järnvägsanläggningar.

Bland de platser, som vidare kunde ifrågasättas, intoge, med hänsyn till krafvet på en tryggande belägenhet, Lidingön ett framstående rum.

Också hade det en gång varit ifrågasatt att flytta Stockholms flottstation till inre delen af den i nämnda ö från öster inskjutande Hustegafjärden med därinvid varande, till hemmanen Yttringe hörande stränder. Sedan nämligen behovet af ökad hamnutrymme inom Stockholms centralare del tagit sig uttryck såväl i motioner inom Riksdagen af enskilda riksdagsmän som i framställning från hufvudstadens handelsförening, och på grund häraf af öfverståthållareämbetet gjorts underdånig hemställan om förvärfvande åt hufvudstaden af Skepps- och Kastellholmarna för tillgodoseende af stadens behof af kajer och hamnplatser samt särskilda kommitterade år 1863 erhållit uppdrag att afgifva betänkande rörande denna fråga och tillika uppgöra förslag till flott-

stationens förflyttning till annan plats, hade dessa kommitterade hemställt, att stationen måtte förläggas till Hustegaffjärden, hvilken plats ansåges bereda det bäst skyddade läget och jämväl i öfrigt vara lämplig för ändamålet.

Nekas kunde icke heller att, utom fördelen af en betryggande belägenhet, åtskilliga andra betingelser där vore för handen, såsom en någorlunda rymlig hamnbassäng, lagom djup och, delvis åtminstone, tämligen jämnt sluttande stränder. Att kommittén ändock ansett sig icke kunna upptaga det äldre förslaget eller öfverhufvudtaget ifrågasätta etablissemmentets förläggning till någon plats å Lidingön hade i främsta rummet berott på svårigheten att anordna järnvägsförbindelse med hufvudstadens kommunikationsnät. Behofvet af en dylik förbindelse tedde sig för fyrtio år sedan icke såsom oafvisligt, men till följd af den utveckling, sjökrigsväsendet under senare tider tagit, och den däraf beroende nödvändigheten att kunna på kortast möjliga tid mobilisera sjöstridskrafterna, måste numera, enligt kommitténs åsikt, frånvaron af järnvägsförbindelse betraktas såsom ett bestämdt hinder mot marineta-blissemmentets förläggande till denna ö. Häremot talade äfven den omständigheten, att förvärfvandet af erforderligt område därstädes helt visst skulle med hänsyn särskildt till de talrika rundt om ön befintliga dyrbara villaanläggningarna komma att ställa sig synnerligen kostbart.

Å fastlandets stränder utmed Lilla Värtan kunde tre särskilda områden ifrågasättas, nämligen den af Stockholms stad anlagda Värta-hamnen, det område, som norr om Hjorthagen och hufvudstadens gasverk sträckte sig från Husarviken öfver Stora och Lilla Skuggan till macerationsanstalten inom landtbruksakademiens experimentalfälts område, samt Kaknäskogen eller området från Loudden till Djurgårdsbrunnsskanalen.

Samtliga dessa platser hade det gemensamt, att de, så vidt möjligt, vore skyddade för fientliga angrepp, icke påkallade stora kostnader för järnvägsförbindelse och vore belägna i hufvudstadens omedelbara närhet inom det till densamma hörande område.

Sistnämnda omständighet vore, enligt kommitténs åsikt, af synnerligen stor betydelse. Utom det att densamma lämnade tillfälle till begagnande af stadens vattenledning och andra dylika inrättningar, hvarigenom afsevärd besparing i kostnaden torde kunna ernås, beredde den vid mobiliseringstillfälle lättare än annorstädes möjlighet till fyllande af flottans mångahanda behof af proviant och materialier af olika slag, och stadens skeppsbyggerier, varf och verkstäder med därvid anställd personal kunde vid brådskande tillfällen anlitas såsom reserv. Såsom

en bestämd fördel syntes ock böra betraktas, att ett marinetablissement af den omfattning som det ifrågasatta vore förlagdt å samma plats, där sjöförsvarets högsta ledande myndigheter hade sitt säte. Härigenom möjliggjordes och främjades en kontroll och en växelverkan mellan dessa myndigheter och de närmast styrande inom etablissementet, hvilken för begge sidor syntes vara både erforderlig och önskvärd. I öfrigt borde man icke förbise det välgörande inflytande på flottpersonalens, särskildt officerarnas, utbildning, som en vistelse i hufvudstaden med dess talrika tillfällen till tankeutbyten och socialt umgänge äfven med andra än likar finge anses äga, i motsats till den anledning till ensidighet, en isolering inom ett trångt område på landsbygden tvifvelsutan skulle medföra.

Bland sistnämnda tre platser syntes, hvad markens höjdförhållanden anginge, Värtahamnen med därinvid varande område intaga främsta rummet. Den erbjöde en jämförelsevis stor plan yta med däraf följande besparing i terrasserings- och sprängningskostnader. Vidare funnes där redan färdiga järnvägsförbindelser och rymliga kajer, hvarförutom tillfälle till utvidgning gäfves.

Emellertid torde denna Stockholms stad tillhöriga hamn icke för närvarande och innan annan för den gröfre godstrafiken afsedd hamnplats blifvit åvägabragt kunna af staden undvaras. I hvarje fall måste det förutsättas, att icke blott staden utan äfven statens järnvägar, som vid Värtahamnen hade sin kolstation och för densamma påkostat dyrbara anordningar, skulle komma att kräfva ett högst betydande vederlag för afstående till flottan af hamnen med där befintliga anläggningar, hvilka i allt fall endast delvis skulle kunna tillgodogöras för flottans behöf. På grund af dessa förhållanden och då därtill komme att, enligt hvad erfarenheten visat, grunden vid Värtahamnen icke vore pålitlig eller lämplig för tunga kajbyggnader, hade kommittén ansett sig icke böra föreslå Värtahamnen såsom plats för det nya etablissementet.

Häremot hade området norr om gasverket från Husarviken öfver Stora och Lilla Skuggan till macerationsanstalten med den därutanför belägna Tranholmen varit inom kommittén allvarligen ifrågasatt för ändamålet.

Härtill hade ock kommittén haft särskild anledning, i det nämligen den redan omnämnda, af chefen för flottans stab verkställda utredningen innehölle ett uttalande till förmån just för denna plats. Platsen erbjöde i afseende på järnvägs-, gas- och vattenledningsförbindelser särskilda underlättnader för mobiliseringsvarfvets och depåens anläggande å fastlandet, under det att reparations- och nybyggnads-

verksamheten borde kunna förläggas till och finna lämpligt utrymme å Tranholmen, där terrängen för en dylik anläggning syntes passande. Sjöförbindelserna med staden vore lätta genom Alkistan och Brunnsviken, utfartsled till sjöss ginge norr om Lidingön öfver Askrikefjärden till stora segelleden, samt farled till Stockholms centralare delar öfver Lilla Värtan genom Lidingöbro förbi Blockhusudden eller genom Djurgårdsbrunnsskanalen.

Hvad sålunda i denna utredning anförts till förmån för platsen vid Skuggan hade föranlett kommittén att i främsta rummet rikta sin uppmärksamhet på denna plats. Besiktning hade hållits på stället och, ehuru därvid befunnits, att terrängförhållandena icke vore fullt så gynnsamma, som man haft anledning antaga, hade desamma dock icke synts böra verka afskräckande, helst det varit att antaga, att genom utfyllning af det söder om Tranholmen utskjutande vidsträckta fyrafotsgrundet ett betydande plant område skulle kunna vinnas utan mera afsevärda kostnader. Kommittén hade därför gått i författning om närmare undersökning af området genom afvägningar af terrängen såväl å fastlandet som å Tranholmen samt djupborrningar längs stränderna och å grundet utanför Tranholmen, hvarjämte under den ganska långa tid, dessa arbeten kräfde, förberedande utkast hade gjorts till varfsanläggningen.

Sedan afvägnings- och pejlingsarbetena någon tid fortskridit, hade emellertid yppat sig betänkligheter mot Tranholmens intagande i planen för det nya etablissemnet. Dels hade nämligen denna holme befunnits vida mer oländig och kuperad än tillgängliga kartor angifvit, dels hade det visat sig, att det därifrån utskjutande grund, hvilket man till följd af förekomsten å dess närmast land belägna del af ur vattnet uppstickande stenar haft anledning antaga bestå af sten eller grus, nästan i sin helhet utgjordes af ett mäktigt lager lös lera, som uteslöte möjligheten att genom utfyllning göra en för varfsområdet erforderlig afsevärd landvinning, åtminstone till rimligt pris. Vid dessa förhållanden hade kommittén, för hvilken det från början framstått såsom en visserligen ej afgörande, men dock afsevärd olägenhet att hafva varfsverksamheten splittrad och en del däraf, byggnads- och reparationsverksamheten, förlagd till Tranholmen, dit järnvägsförbindelse icke utan stora kostnader kunde åstadkommas, ansett sig böra afstå från tanken på denna holmes användande för ändamålet, samt hade i stället gått att undersöka, huruvida icke etablissemnet skulle kunna i sin helhet inrymmas å området på fastlandet.

I detta afseende hade de fortgående djupborrningarna gifvit ett nytt uppslag. Af desamma hade nämligen framgått, att Husarviken

med stränderna däromkring utgjordes af en djup, med tämligen lös lera fylld bassäng, hvilken syntes kunna utan allt för stora kostnader genom muddring tömmas och utvidgas, så att densamma i förening med närmaste strandområde utmed Lilla Värtan komme att lämna tillräckligt utrymme för förläggning af hela den afsedda fartygsmaterielen, hvarjämte plats för byggnads- och reparationsvarfvet med tillhörande verkstäder och dockor syntes kunna beredas vid Lilla Skuggan. Kommittén, som lifligt hade tilltalats af den utsikt till koncentrerings af etablissemangens olika delar, som denna plan erbjudit, hade därför gått i författning om utarbetande af ett förberedande utkast till etablissemangens förläggande å denna plats samt uppgörande af öfverslagsberäkningar å kostnaderna för nödiga muddrings-, terrasserings- och kajbyggnadsarbeten.

Emellertid hade äfven här mött svårigheter af betänklig art. Närheten till stadens gasverk, som för redan verkställda och ytterligare tillämnade anläggningar hade behof af hela sitt område ut till Husarviken, omöjliggjorde förvärfvande för flottstationen af erforderligt utrymme söder om bassängen, i följd hvaraf denna icke kunde för flottans behof tillgodogöras på ett fullt ändamålsenligt sätt. Vidare hade de fortsatta undersökningarna af grunden ådagalagt, att för beredande af nödigt inlopp till bassängen betydande undervattenssprängningar måste göras. En stor del af kajerna utåt Lilla Värtan måste anläggas på lutande berg, hvarför äfven för dessa dylika sprängningar blefve erforderliga. Dessutom hade det visat sig, att kajerna vid bassängen till icke ringa längd skulle komma att uppföras på lös mark af samma otillförlitliga beskaffenhet som den, hvilken anträffats vid för hufvudstadens räkning verkställda arbeten å gasverksområdet och vid Värta- hamnen samt där vållat många svårigheter och opåräknade kostnader.

Med afseende å dessa förhållanden och då af under tiden verkställda undersökningar af den tredje af ifrågavarande platser eller området vid Kaknäs framgått, att detta område erbjöde gynnsammare terrängförhållanden såväl på land som under vattnet, hade kommittén frångått planen om etablissemangens förläggande till Husarviken och Skuggan samt i stället enat sig om att såsom plats för den nya stationen förorda Kaknäs.

Läget af detta område i förhållande till hufvudstaden vore det gynnsammaste. Järnvägsförbindelse kunde jämförelsevis lätt åvägbringas genom framdragande af spår från Värtabanan, och för befordrande af persontrafiken mellan etablissemanget och hufvudstaden kunde spårväg utan svårighet anordnas. Stränderna utmed Lilla Värtan från Loudden till Djurgårdsbrunnskanalen erbjöde tillförlitlig grund för kaj-

byggnader och tillräckligt utrymme för etablissemantets behof af kajer. Vattendjupet vore tillfredsställande, och vattenområdets belägenhet i närheten af det strömmande vattnet i stora segelleden medförde, med hänsyn till nödvändigheten att för förflyttningar af fartyg inom det nya hamnområdet hålla detsamma fritt från is, åtminstone under vissa tider af vintern, väsentliga lättnader, hvilkas betydelse för besparing af tid och kostnader icke borde underskattas.

Terrängen vore visserligen delvis skarpt kuperad, så att kostbara sprängnings- och terrasseringsarbeten blefve nödvändiga, men detta vore en olägenhet, hvarmed man måste räkna öfverallt inom ifrågavarande skärgårdsområde, och förhållandet härutinnan vore i afseende å denna plats icke särskildt ogynnsamt.

Hvad anginge områdets utsträckning ansåge kommittén detsamma böra för att bereda tillräckligt utrymme omfatta all den invid Lilla Värtan belägna mark, som begränsades af Djurgårdsbrunnskanalen, Djurgårdsbrunnsviken till en punkt väster om Lido och därifrån af en linje, dragen öster om kavallerietablissemantet till vägen mot Borgen å Ladugårdsgärdet, vidare af nämnda väg till närheten af Borgen, hvarifrån gränslinjen ginge öfver Lindarängen mot Tegeludden till Lilla Värtan.

I fråga om möjligheten att förvärfva detta sålunda för etablissemantet föreslagna område vore till en början att märka, att detsamma utgjorde en del af den kronan tillhöriga, till Kungl. Maj:ts enskilda disposition ställda Djurgården, en omständighet, som vore af synnerlig betydelse för frågan om möjligheten att för flottans räkning förvärfva området. Det torde nämligen kunna förutsättas att, då det här gällde en fråga af utomordentlig vikt för landets försvarsväsen, upplåtelse af området utan svårighet skulle medgifvas. Så hade förut skett beträffande exempelvis Lifgardets till häst kasernområde, och om man än i förevarande fall, där fråga vore om ett vida större område, af hvilket Djurgårdskassan för närvarande uppbure ganska afsevärda inkomster, icke kunde förutsätta att, såsom fallet varit med förutnämnda kaserntomter, upplåtelse af dispositionsrätten skulle kunna äga rum utan ersättning till Djurgårdskassan, syntes man dock vara berättigad att antaga, att denna ersättning icke komme att ställa sig hög eller öfverstiga hvad som erfordrades till vederlag för de nu till kassan inflytande eller under närmaste tiden förväntade afgälder från till enskilda personer upplåtna lägenheter inom området samt godtgörelse för flyttning af hofjägarebostället Kaknäs och möjligen för värdet af den å området växande skog.

Etablissemantets förläggande å ifrågavarande plats nödvändiggjorde flyttning af arméns och flottans därvarande skjutbana samt arméns krut-

hus vid Stora Hundudden. Då emellertid andra för dessa inrättningar lämpliga platser i hufvudstadens närhet icke saknades, hade kommittén ansett förenämnda omständigheter icke böra vara hindrande för saken, om ock gifvetvis de med flyttningen förenade utgifter borde ingå i kostnadsberäkningen för marinetablissementet.

Enligt hvad redan antydts, funnos inom ifrågavarande område åtskilliga till enskilda personer upplåtna lägenheter. Förvärfvandet af dessa för flottans räkning mötte i rättsligt hänseende intet hinder samt syntes ej heller komma att kräfvat allt för stora kostnader.

Beträffande en mindre del af området, belägen längst i norr, gällde ett särskildt förhållande. Genom nådigt bref den 31 maj 1878 hade nämligen berörda del af området jämte annan norr därom belägen mark upplåtits åt Stockholms stad att tillträdas i den mån, staden funnes däraf vara i behof för hamnen vid Lilla Värtan eller för upplags- och byggnadsplatser. Härutinnan hade sedermera genom ett annat nådigt bref angående utbyte af mark mellan kronan och Stockholms stad vid artilleriplanen samt uppförande af ny hofstallbyggnad den 18 oktober 1889 gjorts förändring och tillägg, i det såsom villkor för genom samma bref beslutadt och sedermera genom kontrakt med staden år 1889 fullbordadt utbyte af annan mark stadgats, att tillträde af de i 1878 års bref afsedda områden skulle, sedan Kungl. Maj:t i hvarje fall pröfvat till upplåtelse ifrågasatt områdes erforderlighet för hamnen eller de för denna behöfliga upplags- och byggnadsplatser, i sådan ordning för ändamålet ifrågakomma, att i första rummet toges i anspråk vissa angifna, närmare Värtahamnen belägna områden, samt att det område, hvori nu ifrågavarande del inginge, icke i något fall finge af staden tillträdas förr än fyrtio år efter aftalets träffande.

Någon bestämd eller slutlig upplåtelse till hufvudstaden af ifrågavarande område föreläge således icke, och då, särskildt med hänsyn till den på dagordningen stående frågan om inrättande af en ny hamn för staden vid Hammarbysjö, det syntes tvifvelaktigt, huruvida de för upplåtelsens bringande till verkställighet bestämda förutsättningar någonsin komne att inträffa, hade kommittén ansett betänkligheter icke möta mot intagande till marinetablissementet af en del af det i 1878 och 1889 års bref afsedda område, och detta desto mindre som, därest en öfverenskommelse med hufvudstaden om uttryckligt frånträdande af dess eventuella rätt uti ifrågavarande hänseende skulle befinnas erforderlig, en sådan utan svårighet syntes kunna åvägabringas i sammanhang med de förhandlingar mellan kronan och staden, som blefve nödiga, i händelse Skepps- och Kastellholmarna samt Galervarfvet komme att upplåtas till byggnadstomter och till följd däraf ingå i stadsplanen.

Kommitténs beslut att föreslå ifrågavarande område till plats för det nya marinetablissemmentet hade föregåtts af noggranna undersökningar till utrönande af markens höjdförhållanden, vattendjupet och beskaffenheten af grunden.

Efter sålunda vunnen kännedom hade kommittén, utgående från redan nämnda förutsättningar och grunder i fråga om etablissemmentets omfattning samt med ledning af en utaf kommittén verkställd utredning angående storleken af den nya stationens tjänstgöringspersonal och det för densammas inkvartering erforderliga utrymme, utarbetat ett fullständigt förslag till anläggning å ifrågavarande plats af ett nytt etablissemment för flottans station i Stockholm.

Vid uppgörande af förslaget till den egentliga varfsanläggningen hade kommittén haft för ögonen angelägenheten däraf att, jämte det nödiga och tillfredsställande anordningar vidtoges för ett behörigt bedrivande af nybyggnads- och reparationsverksamheten vid varfvet, de allmänna militära och tekniska anspråk med hänsyn till möjligheten af snabbhet och bekvämlighet vid mobilisering, utrustning och kolning af flottan, hvilka numera ställdes på ett tidsenligt marinetablissemment, blefve i största möjliga grad tillgodosedda.

Det område, som tagits i anspråk för själfva stationen eller militärdepåen, vore afsedt att användas, förutom till de för depåen erforderliga allmänna byggnader, såsom kaserner, kanslihus, undervisningsanstalter m. m., äfven till bostäder åt den vid varfvet och stationen anställda personal. Beträffande frågan, i hvilken utsträckning bostäder borde vid etablissemmentet beredas åt denna personal, hade kommittén, med frångående af den hittills följda principen, enligt hvilken den största delen af stationspersonalen varit hänvisad att, bäst den kunnat, söka sig bostad i enskilde tillhöriga lägenheter utanför etablissemmentets område, ansett bostäder böra genom det allmännas försorg tillhandahållas vid stationen åt alla å militärdepå eller varf tjänstgörande officerare och vederlikar, vidare åt alla stationens underofficerare och gift gemenskap af stammen jämte deras vederlikar, åt varfvets månadslönare samt åt den ständiga daglönarpersonalen.

Hvad underbefälet, gemenskapen och arbetarpersonalen anginge, hade en dylik anordning synts kommittén vara oundgängligen nödvändig. Såge man till, huru förhållandet för närvarande gestaltade sig, funne man, att bland det öfvervägande flertal af den vid Stockholms station anställda personal af ifrågavarande art, som ej kunde erhålla bostad å Skepps- och Kastellholmarna, en stor mängd nödgades till följd af de uppdrifna hyrorna inom hufvudstadens centralare delar söka sig bostad i de

från stationen mest aflägsna utkanterna å Södermalm, Kungsholmen och öfre Norrmalm, ofta äfven utanför tullarna. Förflyttningen mellan hemmet och arbetsplatsen toge i sådana fall ensamt för sig i anspråk hela timmar och därå konsumerades en arbetskraft, som långt bättre kunnat tillgodogöras, om vederbörande ägt bostad i närheten af stationen. Dessutom alstrades häraf hos många en olust och missbelåtenhet med tjänsten, ett förhållande, som i sin mån menligt inverkade på arbetet och ingalunda vore ägnadt att stärka bandet mellan flottan och dess beställningsmän. Med afseende härpå och då dessa påpekade olägenheter tydligtvis komme att göra sig gällande i vida högre grad, om stationen förflyttades till den af kommittén föreslagna, från stadens bebyggda delar betydligt mera aflägsna plats, hade kommittén ansett det såsom en nödvändig förutsättning för möjligheten att anskaffa och vidmakthålla en duglig stampersonal samt rätt tillgodogöra densammas arbetsförmåga och skicklighet att ändamålsenliga och billiga bostäder funnes för denna personal tillgängliga vid etablissemnet.

Hvad nu vore sagdt, gällde visserligen icke i lika hög grad om befälspersonalen. Men då en del af denna personal af lätt insedda skäl nödvändigtvis måste vara bosatt inom etablissemnet samt det under alla förhållanden finge betraktas, om ej såsom nödvändigt, så dock såsom synnerligen fördelaktigt för tjänstgöringen att jämväl öfriga å varfvet eller militärdepåen kommenderade officerare och vederlikar inom de civilmilitära befattningarna — och om andra vore här ej fråga — vore boende på platsen och sålunda vid förefallande behof lätt tillgängliga, hade kommittén, hvad befälspersonalen anginge, ansett enahanda grunder i detta hänseende böra följas, som tillämpats i afseende å den till antalet vida öfvervägande öfriga personalen.

En sådan anordning, som den af kommittén sålunda ifrågasatta, kräfde emellertid högst betydande kostnader. En del af dessa kostnader skulle visserligen kunna anses betäckta därigenom, att staten i och med bostädernas tillhandahållande in natura blefve befriad från nu utgående inkvarteringsbidrag, men dels utginge dylika bidrag endast till militära befattningshafvande dels vore desamma i allmänhet satta så lågt, att det icke vore möjligt, att med det kapitalbelopp, de kunde beräknas representera, bestrida kostnaderna för lämpliga bostädernas uppförande. Under sådana förhållanden hade kommittén ansett sig böra ifrågasätta, huruvida icke, för att göra förslaget härutinnan ekonomiskt utförbart, den grundsatsen borde fastslås, att alla i statens vid etablissemnet uppförda bostäder inneboende tillförbundes att för bostaden erlægga en efter förhållandena afpassad skälig hyresersättning, med rätt för innehafvare af

sådana beställningar, med hvilka inkvarteringsbidrag nu vore förenadt, att njuta motsvarande afdrag å hyressumman.

En liknande grundsats hade ock bland enskilda arbetsgifvare vid upplåtandet af bostäder åt en större arbetarpersonal numera börjat allt allmännare tillämpas. Det hade nämligen visat sig, att den kostnadsfria bostaden i och för sig vore en förmån, hvars lönenatur lätt nog förbisåges och ringaktades, men af hvilken familjen, då den en gång blifvit invand därvid, blefve så beroende, att den sedermera endast med största svårighet kunde undvaras. Däremot ansåges anskaffandet af ändamålsenliga, mot en billig hyra upplåtna bostäder i närheten af arbetsplatsen allmänt utgöra den säkraste garantien för vidmakthållandet af en god arbetarstam. Visserligen gällde detta, tillämpadt på flottan, främst och hufvudsakligast om underbefäls-, gemenskaps- och arbetarpersonalen, men då dessa utgjorde det öfvervägande flertalet, låge just däruti en anledning att i principiellt hänseende ej göra någon åtskillnad utan tillämpa samma system för alla.

För innehafvarna af de militära beställningarna, med hvilka förmånen af fri bostad eller inkvarteringsbidrag nu vore förenad, skulle genomförandet af denna anordning, under förutsättning att hyresersättningen, såsom enligt kommitténs tanke rätteligen borde ske, sattes, visserligen högre än inkvarteringsbidragens belopp, men i alla händelser vida lägre än hvad som måste betalas för motsvarande lägenheter inom hufvudstaden, medföra, att å ena sidan den fulla förmånen af fri bostad, som nu endast ett mindretal kunde komma i åtnjutande af, skulle för detta mindretal bortfalla, men att å andra sidan det stora flertalet komme att erhålla vida bättre och billigare bostäder, än hvad de nu kunde bereda sig, hvarförutom denna förmån komme att utjämnas för all vid stationen tjänstgörande personal af samma tjänsteställning.

Ett öfvergående till detta system syntes möta så mycket mindre betänkligheter, som vid en eventuell flyttning af etablissemmentet de nu befintliga bostadslägenheterna i alla händelser komme att försvinna, och, i följd af öfvergångstidens längd, ingen nuvarande bostadsinnehafvare gärna kunde anses komma att lida något intrång, hvartill komme att på Karlskrona station, med undantag för befälhafvande amiralen, varfshufvudet och ett fåtal vid varfvet tjänstgörande personer, inkvartering in natura ej förekomme.

Kommittén, som enligt hvad en vid dess betänkande fogad bilaga utvisade, ansett bostäder af sex särskilda klasser, lämpade efter bostadsinnehafvarnas olika tjänstegrad, böra uppföras, hade för beräkning förslagsvis af det hyresbelopp, som skäligen skulle anses kunna för hvarje

särskild klass af lägenheter bestämmas, afvägt de olika bostadsförmånerna mot nu utgående inkvarteringsbidrag, öfriga löneförmåner samt de hyror, hvartill bostäder kunde anskaffas inom hufvudstaden, samt härigenom kommit till ett resultat i fråga om hyresbeloppens storlek, som närmare funnes angifvet i en annan vid betänkandet fogad bilaga. Af denna framginge, att hyresersättningarna, hvad underbefäls- och gemenskapslägenheterna anginge, tämligen nära stämde öfverens med de af 1900 års Riksdag för dessa klasser beviljade, förhöjda inkvarteringsbidragen, under det att skillnaden härutinnan i fråga om de högre klasserna vore större. Slutsumman af samtliga hyresersättningarna vore visserligen icke tillräcklig att förränta hela det för bostädernas uppförande erforderliga kapitalet, men tydligt vore att, då det gällde att ålägga vederbörande såsom en skyldighet att begagna statens bostäder, hyresersättningen borde sättas jämförelsevis låg. Emellertid motsvarade hyressumman, sådan den af kommittén beräknats, fullt 3,65 procent af de för bostadsbyggnadernas uppförande erforderliga kostnader och dessa syntes därför, såsom inkomstbärande, rätteligen böra frånräknas, då man för sig uppställde frågan, hvad det nya etablissemnet i själfva verket komme att kosta staten.

Enligt de genom kommitténs försorg uppgjorda beräkningarna uppginge kostnaderna för det af kommittén föreslagna nya marinetablissemnet till följande belopp:

För själfva varfvet med hvad därtill hörde	21,935,000: —	
För militärdepåen med undantag af bostadsbyggnaderna	5,512,900: —	
För varfvet och depåen gemensamt	555,000: —	28,002,900: —
I öfrigt påkallades i och för områdets förvärfvande följande kostnader:		
Godtgörelse till Djurgårdskassan för områdets afstående, förslagsvis		150,000: —
För anordnande af nytt skjutfält		50,000: —
För flyttning af arméns kruthus		20,000: —
Ersättning till enskilda innehafvare af inom området upplåtna lägenheter, förslagsvis		350,000: —
		28,572,900: —

Härtill komme kostnaderna för bostadsbyggnaderna å militärdepåen, hvilka beräknats efter planens fullständiga genomförande uppgå till 12,113,000 kronor.

En närmare granskning af den uppgjorda kostnadsberäkningen visade, att af de för själfva varfsanläggningen ifrågasatta utgifter en betydande del eller mera än hälften belöpte å nödiga befunda terrasserings- och sprängningsarbeten samt kajbyggnader. De stora kostnader, dessa arbeten sålunda komme att taga i anspråk, vore naturligen beroende på terrängens och strändernas beskaffenhet samt vattendjupet, i afseende å hvilka förhållanden den för etablissementet afsedda platsen visserligen ställde sig gynnsammare än andra, som därtill kunnat ifrågasättas, men dock i ock för sig vore ganska svår.

I fråga om anläggningen af militärdepåen och särskildt den del däraf, som afsåge bostäderna för den vid etablissementet anställda personal, hade kommittén haft under öfvervägande flera förslag i ändamål att söka nedbringa kostnaderna därför. Så hade det varit ifrågasatt att i stället för af sten uppföra dessa byggnader af trä, hvilket byggnadssätt ställde sig något billigare. Men då, oafsedt den större brandrisken, underhållskostnaderna därigenom komme att ökas i vida större mån, än som kunde anses motsvara besparingen i själfva byggnadskostnaden, hade kommittén ansett denna tanke böra öfvergifvas. Vidare hade kommittén trott sig böra göra till föremål för särskild undersökning, huruvida icke nedsättning i byggnadskostnaden skulle kunna vinnas genom att sammanföra byggnaderna i stadskvarter i stället för att ordna dem efter villasystem samt i sådant syfte anmodat slottsarkitekten m. m. Fred. Liljekvist att yttra sig i denna fråga. Af dennes yttrande hade framgått, att en sådan anordning af byggnaderna som den sålunda ifrågasatta skulle, företrädesvis med hänsyn till därigenom nödvändiggjorda, betydligt ökade terrasseringsarbeten i den starkt kuperade terrängen, komma att ställa sig dyrare än tillämpningen af villasystemet, hvilket dessutom, jämte det att detsamma medgäfvit en enklare utstyrsel af byggnadernas fasader, finge anses vara ur sanitär synpunkt och för trefnaden det mest önskvärda.

Kommittén förklarade sig slutligen vara beredd att afgifva yttrande jämväl beträffande återstående delen af dess uppdrag eller i fråga om försäljning af Skepps- och Kastellholmarna samt Galervarfvat. Då emellertid frågan härom ensamt för sig tydligtvis icke kräfde sakkunskap i alla de afseenden, hvartill hänsyn finge anses hafva tagits vid kommitténs sammansättning, hade kommittén ansett sig böra hemställa till nådigt öfvervägande, huruvida den fortsatta behandlingen af denna fråga lämpligen borde ankomma på kommittén.

Till detta betänkande voro fogade, jämte en del kartor och ritningar, äfven åtskilliga andra bilagor.

Bland dessa förekommer en beskrifning öfver förslaget till det nya etablissemmentet.

Af denna inhämtas, att af det för etablissemmentet afsedda område, i sin helhet utgörande omkring 195 hektar, hade den närmast Lilla Värtan belägna delen med en areal af omkring 55 hektar afskiljts för själfva varfsanläggningen, hvilken vore afsedd att inhägnas medelst varfsmur och lämpligt vattenstängsel, där så finnes behöfligt. Det utanför varfsmuren belägna området om ungefär 140 hektar, hvilket vid Djurgårdsbrunnskanalens mynning och vid Lindarängsviken norr om Loudden gränsade till Lilla Värtan, vore afsedt att rymma militärdepåen med dess för stationens behof afsedda offentliga byggnader, kaserner, bostadshus m. m.

Beskrifning
öfver det
föreslagna
nya etablissemmentet.

I fråga om *planen för varfvet* anføres, att vid uppgörande af densamma, bland annat, följande grunder ansetts böra vara bestämmande.

För de större fartygen — pansarbåtar, torpedkryssare och kanonbåtar — erfordrades dockor och reparationskajer med tillhörande järnvägsspår samt närbelägna inventarielagare; hvarje fartyg borde erhålla eget förrådshus eller afskild del i sådant. För smärre torpedfartyg och torpedbåtar erfordrades upphalningsbäddar och skjul, rymmande hela antalet torpedbåtar jämte tillhörande inventarielagare, vidare utrustningskajer eller bryggor, äfvensom närbeläget torpedförråd och verkstad. För ångslupar och båtar erfordrades upphalningsbädd och skjul, båthamn och båtbyggareverkstad.

Kolskjulen borde hafva egna, för alla fartyg lätt tillgängliga kajer samt järnvägsspår.

En mindre skjutbana, afsedd för profning af krut uti kanoner, borde anordnas invid varfvet.

Enär ett örlogsvarf i olikhet med en privat verkstadsanläggning måste vara beredt på en högst betydande kraftutveckling under kortare tidsperioder, då det gällde plötslig utrustning af flottan eller hastig reparation af under drabbning ådragna skador, under det att verksamheten eljest under långa tider kunde vara betydligt inskränkt, hade antalet torrdockor äfvensom ingenjördepartementets verkstäder i dess helhet ansetts böra beräknas med hänsyn till en sålunda påskyndad verksamhet. Då de lokala förhållandena ej medgifvit att inrätta mera än tre dockor eller mindre antal än i Karlskrona, hade dockorna här i stället föreslagits till större dimensioner, så att de vid vissa tillfällen kunde användas för flera fartyg på en gång, hvarjämte den fördelen därmed vunnes, att en allierad makts fartyg af större dimensioner än våra egna nuvarande därstädes kunde intagas i och för undergående af reparation.

De för varfvet erforderliga byggnaderna med arbets- och upplagsplatser samt kajer, dockor, slipar, stapelbäddar och kommunikationsanordningar kräfde, oaktadt man måst lämna ganska betydande bergskullar åt framtiden, vidlyftiga arbeten för dels terrassering dels ock muddring af den lösa sjöbottnen och fyllning för grund åt kajer.

Vid uppgörande af beräkningar för kajbyggnaderna hade man haft i sikte att underlätta de större fartygens tilläggning vid de platser å varfvet, som de för utrustnings- eller reparationsändamål behöfde besöka, på det att förhållningar och prämtransporter måtte kunna inskränkas i högsta möjliga grad. Kajer skulle enligt förslaget i det närmaste omsluta hela varfsområdets sjögräns. De skulle komma att utföras af sten, hvilket visserligen medförde ett något dyrbarare byggnadssätt, men genom betydligt reducerade underhållskostnader blefve varaktigare och därigenom billigare i längden.

I afseende på dockbyggnaderna hade i dockan n:o 1 dimensionerna i portöppningen bestämts med hänsyn därtill, att denna docka borde kunna mottaga de största fartyg, som antoges kunna navigera i Östersjön; dockorna n:ris 2 och 3 hade erhållit sådana portdimensioner, att våra egna fartyg, jämväl om de vore skadade och hade pontoner på sidorna, däruti kunde intagas.

De större järnvägsspåren vore gifvetvis af statsbanornas bredd och till sina hufvuddrag så anordnade, att spåret från Värtans station tänktes framdraget till varfvets hufvudstation, belägen mellan materialförråden och ingenjördepartementets verkstäder, hvarifrån varfsjärnvägens hufvudspår fortsatte ned till mobiliseringskajen och stora koldepåen.

För beräkning af utrymmet i departementens byggnader, förråds- hus och inventariiekammare samt verkstäder hade, där den uppgifna storleken af den tilltänkta sjökrigsmaterielen ej kunnat läggas till grund, utrymmet inom motsvarande hus å Karlskrona varf tjänat till ledning.

Med hänsyn till de *för station och varf gemensamma anläggningar* hade i beräkningarna upptagits kostnaden för anordnande af yttre och inre belysning å varfvet samt i stationens kaserner och ämbetslokaler, hvaremot, då stationen gifvetvis komme att bilda en afsevärd del af Stockholms kommun och dit erlägga sin skatt, kostnaden för yttre belysningen å stationen äfvensom telefonanläggningen samt vatten- och afloppsledningar ansågos böra påräknas utgå från andra håll.

Behovet af
bostäder.

Kommittén har vidare lämnat en utredning angående behovet af bostäder för inkvartering af den ifrågasatta nya örlogsstationens personal.

I enlighet med i betänkandet omförmälda grunder hade man vid

de för personalens inrymmande uppgjorda öfverslagsberäkningarna utgått från den förutsättningen, att bostad borde mot skälighyresersättning tilldelas alla officerare och vederlikar, som tjänstgjorde å militärdepå eller varf, efter innehafvande grad, men oberoende af befattningen i öfrigt, vidare åt alla stationens underofficerare och gift gemenskap af stammen jämte deras vederlikar, åt varfvets månadslönare samt åt den ständiga daglönarpersonalen.

För inkvartering af denna personal hade man, på sätt i betänkandet jämväl funnes angifvet, tänkt sig dels bostadshus af 6 olika typer, ordnade i villakvarter efter terrängen, dels bostäder för varfsarbetare, ordnade i stadskvarter i den mån detta af utrymmes- eller andra skäl framdeles kunde visa sig erforderligt, dels slutligen för sjömanskåren kaserner, bildande ett vidlyftigt komplex omkring en större kaserngård. De sex olika slagen af bostadshus vore följande:

1) *Bostadshus för cheferna* — stationsbefälhafvare, varfs- och kårchefer —, hvartdera beläget å egen tomt och innehållande en lägenhet, den för stationsbefälhafvaren om 10 rum och kök, de senare hvardera om 8 rum och kök.

2) *Bostadshus för regementsofficerare och vederlikar*, innehållande tvenne lägenheter, hvardera om 7 rum och kök.

3) *Bostadshus för kaptener och vederlikar*, innehållande 4 lägenheter, hvardera om 6 rum och kök, samt 4 lägenheter, hvardera om 2 rum utan kök.

4) *Bostadshus för subalternofficerare och vederlikar*, innehållande 4 lägenheter, hvardera om 5 rum och kök, samt 4 lägenheter utan kök, däraf 2 om 2 rum och 2 om 1 rum.

5) *Bostadshus för underofficerare och vederlikar*, innehållande 4 lägenheter om 3 rum och kök,

6 » » 2 » » » samt

3 » » 1 » utan kök.

6) *Bostadshus för gift gemenskap och daglönare* af 2 olika storlekar, innehållande de större 16 lägenheter om 1 rum och kök och 4 lägenheter om 1 rum utan kök samt de mindre 8 lägenheter om 1 rum och kök samt 2 lägenheter utan kök.

Det beräknade behovet af bostadshus för officerare och vederlikar framginge af en utaf kommitén upprättad specifikation af de officers- och civilmilitära beställningar, åt hvilka kommittén ansett bostadslägenheter böra beräknas.

Kasernerna vore för vinnande af större enkelhet i administration än hvad paviljongsystemet betingade och med tillämpande af de härvid

i Karlskrona följda principer, sammanförda 3 och 3 enligt korridorsystemet till tvänne större kasernflyglar, hvilka jämte kanslihus och matsalsbyggnad omslöte kaserngården. Hvardera kasernflygeln inrymde enligt förslaget omkring 1,200 man och innehölle bostad för en uppbördsman. Den ena kasernen innehölle på nedra botten en sjukvårdsafdelning.

Af ett utaf kommittén upprättadt kostnadsförslag inhämtas, att kommittén beräknat följande arbeten komma att kosta följande belopp nämligen:

A. Varfvets område.

<i>Kostnads- förslag.</i>	Terrasseringsarbeten och spåranordningar	6,217,500: —	
	Kajbyggnader och bryggor	5,534,700: —	
	Byggnader för mobiliseringsbehof och allmänna varfsdriften, omfattande		
	1 kanslihus med flyglar	350,000: —	
	1 beklädnadsverkstad	48,000: —	
	1 beklädnadsförråd	94,000: —	
	1 materialförråd	92,000: —	
	1 reservinventarieförråd	43,000: —	
	14 inventariekammarer	378,000: —	1,005,000: —
	Skjul för torpedbåtar	881,650: —	
	Skjul för ångslupar och roddbåtar	281,000: —	
	Koldepå, bestående af 4 skjul, hvartdera rymmande 8,000 tons stenkol	480,000: —	
	1 kolskjul, rymmande 8,000 tons	120,000: —	
	Varfsmur	244,650: —	3,012,300: —
	Byggnader för de olika departementen:		
	Artilleridepartementet	394,000: —	
	Torpeddepartementet	193,900: —	
	Ekipagedepartementet	190,000: —	
	Mindepartementet	275,000: —	
	Ingenjördepartementet, innefattande följande arbeten:		
	1 departementsbyggnad med ritkontor och förrådslokaler för ingenjördepartementet	180,000: —	
	1 gjuteribyggnad	90,000: —	
	Transport	270,000: —	1,052,900: — 14,764,500: —

Transport	270,000: —	1,052,900: —	14,764,500: —
1 maskinverkstad	427,000: —		
1 verkstad för ångpanne-, smides-, koppar- o. bleckslageriarbeten	200,000: —		
1 mallbod	30,000: —		
1 verkstad, inrymmande arbetsmaskiner för skeppsbyggeri	120,000: —		
1 verkstad för träarbeten	160,000: —		
1 virkesskjul	100,000: —		
1 hus för drifmaskiner till dockor, elektrisk belysning och kraftöfverföring	40,000: —		
3 torrdockor	2,437,600: —		
3 stapelbäddar för större nybyggnader	120,000: —		
1 upphalningsslip för fartyg intill 1,500 tons displacement	200,000: —		
2 stapelbäddar för mindre fartyg	60,000: —		
2 spirkranar, hvardera af 50 tons lyftkraft	90,000: —	4,254,600: —	5,307,500: —
Ångpannor, murverk, motorer, hårdar, verktygsmaskiner, handverktyg, redskap, lyftkranar m. m. i verkstäderna			1,826,000: —
Transportmateriel och flyttbara kranar			37,000: —
		Summa kronor	21,935,000: —

B. Stationsområdet.

Terrasserings- och vägarbeten	1,801,900: —
Byggnader för underofficers- och sjömanskårerna:	
1 expediti- och krigsrättsbyggnad med skollokaler	169,000: —
Kaserner för 2,400 man	2,061,000: —
Transport	2,230,000: —
	1,801,900: —

	Transport	2,230,000: —	1,801,900: —
1 matsal för 1,200 man		75,000: —	
1 kokhus med marketenteri		59,000: —	
2 afträden och urinkurar		30,000: —	
1 exercishus med skjutbanor		130,000: —	2,524,000: —
Sjökrigsskola			132,000: —
Sjökrigshögskola			140,000: —
Sjökarteverk			85,000: —
Signalstation			50,000: —
Varmbadhus med tvättanstalt			60,000: —
Kallbadhus			30,000: —
Kyrka			180,000: —
Folkskola			170,000: —
Kyrkogård			40,000: —
Officersmess			300,000: —
Underofficersmess			
Samlingshus för arbetare och gemenskap			
Summa kronor			5,512,900: —

C. Gemensamma anläggningar för station och varf.

Belysningsanläggning och kraftöfverföring	320,000: —
Telefonanläggningar	10,000: —
Vatten- och aflöppsledningar	130,000: —
Järnväg till Värtan	95,000: —
Summa kronor	555,000: —

Bostadshus i villakvarter:

1 bostadshus för stationsbefälhafvare	120,000: —
2 » » varfs- och kårcheferna	160,000: —
6 » » regementsofficerare och vederlikar (12 personer)	669,000: —
10 » » kaptener och vederlikar (40 personer)	1,240,000: —
9 » » subalterner och vederlikar	918,000: —
42 » » underofficerare och vederlikar	3,864,000: —
76 » innehållande 944 lägenheter på 1 rum och kök samt 236 enkelrum	5,142,000: —
Summa kronor	12,113,000: —

Beträffande den af kommittén föreslagna hyresersättningen för bostadshusen torde här endast böra anmärkas, att den för ofvan angifna lägenheter beräknats uppgå till 442,900 kronor, motsvarande, på sätt förut nämnts, 3,65 procent å byggnadskostnaden.

Med anledning af den utaf kommittén gjorda anmälan om att den afslutat första delen af den till densamma öfverlämnade utredningen förklarade Kungl. Maj:t den 21 september 1900, att med fullgörandet af det kommittén lämnade uppdrag att verkställa utredning och inkomma med förslag om beredande af medel för det nya etablissemnet genom försäljning af Skepps- och Kastellholmarna samt Galervarfvet skulle tills vidare anstå, och bemyndigade Kungl. Maj:t tillika chefen för sjöförvarsdepartementet att för ifrågavarande ärendes vidare handläggning såväl i den del, hvaruti kommittén redan afgifvit betänkande, som ock i öfrigt tillkalla sakkunnige att biträda inom sjöförvarsdepartementet.

På grund af detta chefen för sjöförvarsdepartementet lämnade bemyndigande anmodade härupå dåvarande departementschefen genom ämbetsskrivelse den 13 maj 1902 generallotsdirektören Linder, kommandören vid Kungl. flottan m. m. C. O. Olsen och byggmästaren vid flottans härvarande station Ingelman att såsom sakkunnige biträda inom sjöförvarsdepartementet för att verkställa utredning rörande den minskning af det föreslagna etablissemnet och kostnaden därför, som kunde göras under förutsättning att till Stockholms station förlades — förutom Stockholmseskadern, lotsverkets och sjökarteverkets fartyg äfvensom därstädes nu förlagda chefsfartyg, kanonbåtar samt smärre segel- och ångfartyg — följande fartyg, nämligen: 5 st. 1:a klass pansarbåtar, 2 torpedkryssare, 1 jagare, 12 st. 1:a klass och 12 st. 2:a klass torpedbåtar, 1 ballongfartyg och 2 undervattensbåtar, dock med bibehållande af möjlighet att utvidga etablissemnet till den omfattning, som af kommittén föreslagits.

De sålunda tillkallade sakkunnige afgåvo den 30 september 1902 begärdt utlåtande uti ifrågavarande afseende. De hafva däri anført, att uti de närmare grunderna för den ifrågasatta minskningen följande väsentliga afvikelser gjorts från det ursprungliga förslaget.

*Betänkande af
1902 års sak-
kunnige.*

Jordschaktnings- och terrasseringsarbeten å varfvet och stationsområdet hade inskränkts så mycket, som kunnat ske utan frångående af den ursprungliga planen för etablissemnet.

Kajbyggnaderna hade fullbordats endast till den utsträckning, som betingats af den minskade fartygsmaterielen. Vid mobiliseringskajen hade utfyllnaden minskats till följd af den minskade terrassereringen och bryggorna därför uppförts närmare stranden.

Stora koldepåen hade i förslaget utlämnats, men utfyllning af öfverflödig schaktningsmassa skett enligt planen samt stenkajerna å södra och västra sidorna utförts, i sammanhang hvarmed det för stationen alltid erforderliga kolförrådet blifvit förlagdt enligt den ursprungliga planen.

Af dockorna hade endast en beräknats utförd, men till följd af de svårigheter, som skulle uppstå vid dockbyggnadens fortsättning, så framt icke portöppningar för alla tre dockorna klargjordes på en gång med tillhjälp af en gemensam dammbyggnad, hade det ansetts lämpligt att nu upptaga dessa portöppningar, hvarigenom äfven en väl belägen reparationskaj tillförts etablissemnet under den tid de öfriga dockbyggnaderna måste vänta på utförande.

Ingenjör- och artilleridepartementens verkstäder hade modifierats i enlighet med ett för de nya verkstäderna å Stockholms varf kort förut uppgjort förslag.

Med hänsyn till inventariiekamrarna hade det, sedan stridsfartygen numera i allmänhet förvarade större delen af sina inventarieuppbörder ombord, ej ansetts nödigt att beräkna fullt inventarieutrymme för samtliga till stationen förlagda fartyg, utan hade detta kunnat inskränkas till 7 inventariehus.

För kanslihusen och öfriga byggnader hade de ursprungliga dimensionerna i allmänhet bibehållits, och medgäfvit dessa alltså redan i sålunda föreslagen form möjligheten af en väsentlig utvidgning af etablissemnet utan några ökade omkostnader.

Kasernutrymmet vore beräknadt för 1,500 man och matsalsutrymmet för 1,200. I den händelse att en större eller mindre del af den till stationen förlagda manskapsstyrkan skulle komma att erhålla sin inkvartering ombord å rustade strids- eller logementsfartyg, komme behovet af kasernutrymme och därför beräknade kostnader gifvetvis att minskas i motsvarande grad.

I förslaget hade ansetts nödigt att beräkna bostäder för stationsbefälhafvare och varfschef, 4 regementsofficerare och vederlikar, 8 kaptener och vederlikar, 6 subalternofficerare och vederlikar, 91 underofficerare och vederlikar samt 600 gemenskap och daglönare, för hvilka bostäder dock största delen af kostnaden genom inflytande inkvarterings- och hyresafgifter skulle komma att nöjaktigt förränta sig. I afseende på behovet af lägenheter å stationsområdet finge vidare erinras därom, att en stor del af de å området nu befintliga byggnaderna syntes, med den inskränkning etablissemnet sålunda gifvits, tillsvi vidare kunna finna användning såsom bostäder eller jämväl erforderliga messlokaler.

Utöfver de af kommittén uppgjorda bostadsberäkningarna hade upptagits dels en post på 17,500 kronor till upphalningsspår för ångslupar och roddbåtar samt uppställning af pråmar, dels 170,000 kronor för en ytterligare skolbyggnad invid den i det ursprungliga förslaget upptagna exercisskolan, som till storleken bibehållits oförändrad. Uti förslaget inginge jämväl anläggandet af en ny kyrkogård med en post å 40,000 kronor.

Ett utdrag ur det kostnadsförslag, som bifogats detta betänkande utvisar följande:

A. Varfvet's område.

Terrasseringsarbeten och spåranordningar	5,195,650: —
Kajbyggnader och bryggor.....	2,875,950: —

Byggnader för mobiliseringsbehof och allmänna varfsdriften, omfattande:

1 kanslihus med flyglar	350,000: —
1 beklädnadsverkstad	48,000: —
1 beklädnadsförråd	94,000: —
1 materialförråd	62,000: —
1 reservinventarieförråd	30,000: —
7 inventariebyggnader	189,000: —
Skjul för torpedbåtar och jagare	691,325: —
Skjul för ångslupar och roddbåtar	168,000: —
Upphalningsspår för ångslupar och roddbåtar	17,500: —
1 kolskjul för varfsdriften, rymmande 1,750 tons	26,000: —
1 kolskjul för stationen, rymmande 8,000 tons	120,000: —
Stängselmur i varfsgränsen	247,800: —
	<u>2,043,625: —</u>

Byggnader för de olika departementen:

Artilleridepartementet	299,000: —
Torpeddepartementet	193,900: —
Ekipagedepartementet	190,000: —
Mindepartementet	205,000: —

Ingeniördepartementet (innefattande jämväl kostnaderna för torrdocka n:o 1 jämte portöppningar till dockorna n:is 2 och 3 för en summa af 1,650,000)	3,089,000: —	3,976,900: —
--	--------------	--------------

Transport	14,092,125: —
-----------	---------------

Transport	14,092,125: —
Ångpannor, motorer, härdar, verktygsmaskiner, handverktyg, kranar, redskap m. m. till verkstäderna	886,000: —
Transportmateriel och flyttbara kranar	39,500: —
Summa kronor	15,017,625: —

B. Stationsområdet.

Terrasserings- och vägarbeten	915,500: —
Byggnader för underofficers- och sjömanskårerna:	
1 Expeditions- och krigsrättsbyggnad med skollokaler	169,000: —
Kaserner för 1,500 man	1,375,000: —
1 matsalsbyggnad för 1,200 man	75,000: —
1 kokhus med marketenteri	59,000: —
2 afträden och urinkurar	30,000: —
1 exercishus	130,000: —
1 skolbyggnad	170,000: —
Salutbatteri	50,000: —
Varmbadhus och tvättanstalt	60,000: —
Kallbadhus	30,000: —
Begravningsplats	40,000: —
Summa kronor	3,103,500: —

C. Gemensamma anläggningar för station och varf.

Belysningsanläggning och kraftöfverföring	220,000: —
Telefonanläggningar	10,000: —
Vatten- och aflöppsledningar	110,000: —
Järnväg till Värtan	95,000: —
Summa kronor	435,000: —

Härtill komme:

1 bostadshus för stationsbefälhafvare och varfscchef	160,000: —
2 bostadshus för 4 st. regementsofficerare och vederlikar	223,000: —
2 bostadshus för 8 st. kaptener och vederlikar	248,000: —
1 bostadshus för 6 st. subalternofficerare och vederlikar	102,000: —
7 bostadshus för 91 st. underofficerare och vederlikar	644,000: —
Transport	1,377,000: —

Transport 1,377,000: —

32 bostadshus för underofficerskorporaler och arbetare, innehållande tillsammans 480 lägenheter om 1 rum och kök samt 120 enkelrum:

28 st. hus à 85,000 kronor och 4 st. à 43,000 kronor 2,552,000: —

Summa kronor 3,929,000: —

Hela kostnadsförslaget slutar på en summa af 22,485,125 kronor.

Vidare hade dåvarande departementschefen ungefär samtidigt, som han lämnade generallotsdirektören Linder m. fl. det redan nämnda uppdraget att utreda kostnaderna för förläggning till den nya stationen af ungefärligen halfva kustflottan, anmodat marinförvaltningen att, under förutsättning att till flottans härvarande station, med bibehållande af dess nuvarande område, förlades samma antal fartyg, som ifrågasatts vid sistnämnda uppdrag till generallotsdirektören Linder m. fl., låta uppgöra och insända ritningar och kostnadsförslag till sådana ny- och tillbyggnader, som för en dylik förläggning erfordrades. Dessutom anmodades marinförvaltningen att samtidigt afgifva yttrande, huruvida till Stockholms station kunde, med bibehållande af stationens nuvarande område, förläggas ytterligare någon del af kusteskadern samt, därest så ansåges kunna ske, dels afgifva förslag å de fartyg, som sålunda skulle kunna ytterligare dit förläggas, dels ock uppgifva kostnaden för de anordningar i angifna hänseenden, som kunde vara erforderliga med afseende å sistnämnda fartygs förläggande till stationen.

Utredning angående möjligheten att till nuvarande stationsområdet förlägga ytterligare fartyg samt kostnaderna härför.

Med anledning häraf uppdrog marinförvaltningen åt stationsbefälhafvaren vid flottans härvarande station att efter samråd med varfschefen låta uppgöra och inkomma med förslag till stationens ordnande under nyss angifna förutsättning.

Med ämbetsskrivelse den 9 oktober 1902 har marinförvaltningen häruppå öfverlämnat af stationsmyndigheterna upprättadt förslag till stationens ordnande å det nuvarande stationsområdet. Detta förslag omfattar tre alternativ, slutande å ett kostnadsbelopp af, alternativ 1) 9,388,000 kronor, alternativ 2) 9,390,000 kronor och alternativ 3) 9,408,600 kronor. I dessa kostnadsberäkningar ingå icke kostnaderna för byggande af erforderliga bostadshus för daglönare.

Med öfverlämnande af handlingarna i ärendet har marinförvaltningen för egen del gjort vissa erinringar mot vissa detaljer i förslaget, hvarigenom ämbetsverket ansett sig kunna nedbringa kostnadssumman för alternativ 3), hvilket alternativ marinförvaltningen funnit afgjort böra

föredragas framför de två andra alternativen, från 9,408,600 kronor till i rundt tal 8,445,000 kronor.

Marinförvaltningen har därjämte anfört att, med förläggande af flera fartyg vid Stockholms station än hvad nu funnes, behovet af lämplig plats och lämpliga anordningar för inskjutning af torpeder komme att göra sig ännu mera gällande än hittills och att således detta förhållande komme att nödvändiggöra en ökning i de beräknade utgifterna.

Härjämte har marinförvaltningen framhållit att, jämväl enligt ämbetsverkets tanke, varfsdriften oundgängligen erfordrade en fast stam af arbetare och att en dylik icke stode att erhålla, så framt ej arbetarna kunde beredas bostäder i närheten af varfvet. Det vore därför ett oundgängligt villkor för stationsfrågans behöriga ordnande, att arbetarbostäder uppfördes i närheten af stationen, och detta vare sig stationen skulle utvidgas eller ej. Skulle icke möjlighet förefinnas att erhålla tomter för bostadshus å Djurgården, syntes dylika böra förläggas å Kastellholmen och deras storlek bestämmas så, att minst halfva antalet erforderliga daglönare erhöles lägenheter i desamma. Enligt uppgjord beräkning skulle kostnaden för uppförande af bostadshus på Kastellholmen för halfva antalet nu befintliga daglönare uppgå till omkring 1,000,000 kronor.

I afseende å den i förslaget upptagna kostnaden för anläggande af järnväg från Värtans station till Galervarfvet, 263,000 kronor, och i sammanhang därmed stående anordningar har marinförvaltningen förklarat sig visserligen anse, att motstånd komme att möta anordnandet af dylik trafikförbindelse på sätt, stationsmyndigheterna föreslagit, nämligen genom stadsdelen Östermalm, men då det förr eller senare måste blifva oundgängligen nödvändigt, att varfvet ställdes i direkt förbindelse med statens järnvägsnät, hade marinförvaltningen, ehuru kostnaden för järnvägens framdragande på annat sätt ännu icke utredts, dock ansett den i förslaget beräknade kostnaden för ifrågavarande slags anordning böra kvarstå och i totalkostnaden ingå.

Skulle de anläggningar för stationen, som nu ifrågasatts, komma till utförande, ansåge marinförvaltningen i likhet med stationsbefälhafvaren, att Skepps- och Kastellholmarna borde afstängas från allmän trafik och utgöra ett uteslutande för flottan reserveradt område.

I afseende å frågan, huruvida till härvarande station kunde, med bibehållande af stationens område, förläggas ytterligare någon del af kusteskadern, meddelade marinförvaltningen, att till stationen väl kunde förläggas ytterligare de 25 fartyg af olika slag, som af chefen för flottans stab angifvits, men att i sådant fall erfordrades vidtagandet af

ytterligare vissa anordningar. Något kostnadsförslag för dessa anordningar, bland hvilka inginge utsträckning af kajen å Skeppsholmen, uppförande af inventarieförrådshus samt af en kasern för 400 man, bifogades emellertid icke af marinförvaltningen.

I ämbetsskrivelse den 20 oktober 1902 anmodade departementschefen ytterligare marinförvaltningen att inkomma med uppgift dels å det högsta antal fartyg af olika slag, som enligt ämbetsverkets åsikt kunde utföras af departementschefen förut omförmäld fartygsmateriel förläggas till stationen, med angifvande tillika af plats för fartygens förläggning, dels ock å ungefärliga kostnaden för de anordningar, som skulle påkallas af denna förläggning.

Marinförvaltningen anbefallde med anledning häraf stationsbefälhafvaren vid härvarande station att, efter samråd med varfscchefen, inkomma med yttrande och kostnadsförslag i ärendet.

I det yttrande, som till följd häraf afgafs af varfscchefen, anförde denne, att, utföras den förut omförmälda materielen, kunde inom stationens område beredas plats för ytterligare 3 st. 1:a kl. pansarbåtar, 3 torpedkryssare, 1 st. 2:a kl. pansarbåt, 3 st. 1:a kl. kanonbåtar, 3 jagare samt 4 st. 1:a kl. och 8 st. 2:a kl. torpedbåtar eller således tillhoppa 25 fartyg.

En dylik förläggning skulle medföra ytterligare kostnader till belopp af 515,000 kronor.

I sammanhang härmed ansåge sig varfscchefen med hänsyn till den ifrågasatta betydliga ökningen af fartyg, särskildt af 1:a kl. pansarbåtar, böra framhålla nödvändigheten af anläggning af ytterligare en docka å Galärvarvet, och torde kostnaden för denna nya docka belöpa sig till 850,000 kronor.

Med öfverlämnande af de från stationsmyndigheterna inkomna handlingarna meddelade marinförvaltningen i ämbetsskrivelse den 28 oktober 1902, att ämbetsverket för egen del icke hade något att erinra mot hvad af nämnda myndigheter föreslagits, men ansåge sig böra tillägga, att, för så vidt ett ännu större antal fartyg än det, för hvilket utrymme vid kaj, på sätt nu ifrågasatts, kunde beredas, ovillkorligen skulle behöfva förläggas vid stationen, dessa fartyg torde kunna förankras utanför stationsområdet.

Till den af varfsmyndigheterna beräknade kostnad, hvilken ej synetes kunna nedbringas, borde läggas dels 119,600 kronor för en ny slip för torpedbåtar och dels kostnaden, 354,500 kronor, för ännu en kasernbyggnad för manskap, hvarvid, för den händelse denna byggnad ansåges böra förläggas till den plats å Skeppsholmen, som för närvarande

upptoges af arméns förrådshus, borde beaktas, att inlösandet af detta förrådshus betingade en ytterligare kostnad af 410,000 kronor. Hela summan af de kostnader, som påfordrades för förläggning vid Stockholms station af den största möjliga mängd fartyg af olika slag utöfver det förut uppgifna antalet, för hvilket plats inom det nuvarande stationsområdet ansåges kunna beredas, blefvo således 989,100 kronor jämte eventuell inlösen af arméns förrådshus å Skeppsholmen, 410,000 kronor.

Sedan de sålunda lämnade utredningarna angående möjligheten af att använda stationens nuvarande område för förläggning af ytterligare fartyg inkommit, återupptogs emellertid den gamla planen om stationens förflyttning till annat område.

*Ladugårds-
gårds-
kommitténs
betänkande.*

Efter upprättande af de redan omförmälda två förslagen till denna plans förverkligande hade tillkommit en ny omständighet, som i viss mån försatt frågan om användande af Kaknäsområdet till plats för den nya flottstationen i annat läge. Den kommitté, som haft i uppdrag att afgifva betänkande och förslag angående försäljning af norra Djurgården m. m. hade i sitt den 19 maj 1903 afgifna betänkande, kommit till den uppfattning, att norra Djurgården, så snart ske kunde, borde upplåtas till bebyggande, därvid kommittén beräknat behållningen af en dylik försäljning till i rundt tal omkring 200 millioner kronor.

Kommittén har emellertid icke förbisett det förslag, som afgifvits angående användande af Kaknäsområdet till flottstation. Efter en kortfattad redogörelse för det af den första flottstationskommittén afgifna utlåtandet i frågan, har kommittén anført, att den vid uppgörande af sina förslag icke ansett sig böra förutsätta, att för flottstationen skulle komma att upplåtas annat område utanför det, som begränsades af den föreslagna varfsmuren, än några kvarter, erforderliga till plats för kaser-
ner m. m.

Enligt flottstationskommitténs förslag skulle af norra Djurgårdens mark följande områden tagas i anspråk för flottans räkning, nämligen:

för själfva varfvet	543,900 kv.-m.
» kaserner och bostäder	1,473,400 » »
eller tillhopa 2,017,300 kv.-m.	

Därest flottans station icke blefve dit förlagd, utan området i stället upplåtes antingen för bebyggande på vanligt sätt eller till industriella anläggningar — hvarvid i hvarje fall omkring en tredjedel af arealen finge afsättas till gator, öppna platser, järnvägsspår o. d. — skulle

återstoden, efter ett nettovärde af 30 kronor per kv.-meter, i sinom tid kunna inbringa en behållning af omkring 40 millioner kronor.

I kommitténs utkast till stadsplan för norra Djurgården hade såsom för flottstationen erforderligt utmärkts ett område, innehållande:

för själfva varfvet	669,000 kv.-m.
» kaserntomter	60,000 » »
eller tillhopa 729,000 kv.-m.	

Detta område skulle, enligt samma grunder för dess värdering, representera en behållen försäljningssumma af omkring 14 millioner kronor.

Med anledning af det utaf Ladugårdsgärdeskommittén sålunda afgifna betänkandet, ansåg dåvarande departementschefen en ytterligare undersökning böra företagas, huruvida icke en annan lämplig plats för den nya flottstationen kunde uppletas. Fördenskull och med stöd af det honom lämnade bemyndigandet att tillkalla sakkunnige i föreliggande fråga, uppdrog departementschefen den 23 februari 1904 åt generallotsdirektören Linder, kommandörkaptenen af 1:a graden vid Kungl. flottan m. m. H. G. Lagercrantz, en af ledamöterna i Ladugårdsgärdeskommittén, öfverstlöjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren J. A. Amundson samt byggmästaren vid flottans härvarande station ingenjören K. A. Holmgren att taga under förnyadt öfvervägande, huruvida icke inom Vaxholms och Oscar-Fredriksborgs befästningar finnes någon annan lämplig plats utom den redan föreslagna för förläggning af flottans härvarande station, upptagande ungefärligen lika stort utrymme såväl i fråga om land- som hamnområde som den i 1900 års kommittéförslag förordade, samt, därest en dylik plats skulle kunna erhållas, uppgöra förslag med åtföljande uppgift å kostnaderna till förläggning dels af samma antal fartyg och manskap m. m., som afsetts i det af sistnämnda kommitté afgifna förslag, dels ock af det antal fartyg och manskap m. m., som förutsatts vid uppgörande af det utaf generallotsdirektören Linder m. fl. år 1902 afgifna förslag till anordnande af ett etablissement för stationen.

1904 års betänkande
angående plats
för flottstationen.

De sålunda tillkallade sakkunnige afgåfvo sitt betänkande den 15 juli 1904. De hafva däri anfört följande.

I afseende på farvattnen innanför befästningarna erbjöde stora segelleden jämte Lilla Värtan och Askrikefjärden det djupaste och af is minst besvärade området, hvarvid vore att märka, att ju närmare man komme Stockholm, desto mera gjorde sig den af Mälarens utflöde förorsakade strömmen kännbar och bidroge att försvåra isläggningen och att bortföra lossbrutna delar af isen. Stora Värtan däremot utgjordes af ett jämförelsevis grundt farvatten, hvilket dels till följd häraf dels genom

brist på nämnvärda strömdrag tidigare islades och senare blefve isfritt än de närmare stora segelleden befintliga farvattnen. De sakkunnige hade velat påpeka detta faktum utan att dock hafva ansett denna omständighet böra utgöra ett afsevärdt hinder för den närmare undersökningen af stränderna omkring Stora Värtan i omförmälda hänseende.

Orminge- och Värmdölanden erbjöde vid segelleden i allmänhet höga bergsstränder samt ofta därinnanför en hufvudterräng, hvilken gjorde, att de stora plana ytor jämte goda lutningsförhållanden ned till kajlinjerna, som ett örlogsvarf kräfde för åstadkommande af tidsenliga spår-anordningar, ej till rimliga kostnader stode att erhålla. Därtill komme, att äfven om ifrågasatta befestningar vid Fällström förverkligades, Ingarö- och Värmdölanden icke erbjöde ett ur försvarssynpunkt så skyddadt läge, som för ett marinetablissement måste anses önskligt. Af dessa skäl hade de sakkunnige ansett sig ej för ifrågavarande ändamål böra närmare undersöka dessa stränder liksom ej heller stränderna vid Torsby-, Solö- och Baggensfjärdarna.

Ej heller i fästningarnas omedelbara närhet hade de sakkunnige ansett, att en lämplig plats för flottstation borde sökas, utan, alldenstund 1900 års kommitté redan undersökt de vid Lilla Värtan lämpliga områdena, funnit sig hänvisade till farvattnen omkring Lidingön, Askrikefjärden och Stora Värtan.

Åt dessa trakter hade därför företagits rekognoscerande utfärder och därunder besökts, förutom Näsby och Svalnäs, Wiggbyholm, Hägernäs och Rydboholm, samtliga belägna vid Stora Värtan, Elfvik och Bosön å Lidingön samt Bogesund.

Af de sålunda undersökta platserna hade Bogesund på grund af sina delvis sank stränder och sin belägenhet å Väderölandet i fästningslinjernas närhet ansetts ej böra underkastas en närmare undersökning. Områdena kring Bosön, som bildade ett par skyddade, från Askrikefjärden i Lidingön inskjutande vikar, hade af flera skäl icke befunnits tjänliga för ett större varfsetablisement, hvaremot terrängen vid Elfvik tett sig mera fördelaktig med ett öppet och merendels djupt farvatten därutanför i stora segelledens grannskap. Af de vid Stora Värtan besiktigade platserna hade Rydboholm med hänsyn till belägenhet och naturbeskaffenhet ansetts underlägset Hägernäs, som tillika med angränsande delar af Wiggbyholm synt i afseende på terrängförhållanden bäst lämpa sig för ändamålet. Näsby och Svalnäs, hvilka tillsammans omslöte Svalviken, hade ock med hänsyn till terräng- och vattenförhållanden visat sig erbjuda goda betingelser, ehuru ej fullt så fördelaktiga som

vid Hägernäs, hvarjämte vid de därstädes utförda borrhningarna särskildt Näsbyviken befunnits innehålla mycket djupa lerlager.

Sedan de omnämnda platsernas företräden och olägenheter sålunda vägts mot hvarandra och då arbetet så till vida bort påskyndas, att nödvändiga pejlingar och borrhningar i sjön om möjligt blefve afslutade före islossningen, hade man enats om att företaga dessa undersökningar å en plats vid Stora Värtan och å en plats på Lidingön, och hade till den förra utsetts Wiggbyholm—Hägernäsviken, såsom erbjudande den vid okulärbesiktningen lämpligaste terrängen, och till den senare Elfvik, som tycktes erbjuda relativt till öfriga platser å Lidingön fördelaktiga betingelser för ett större marinetaablisement. Innan isen brutit upp, hade på hvarterdera af dessa ställen utförts en serie borrhningar jämte terrängafvägningar, med hvilkas tillhjälp tvenne skisserade förslag utarbetats, hvarterdera upprättadt under de två angifna förutsättningarna och båda afsedda att lämna utredning för ett jämförande bedömande med 1900 och 1902 års förslag.

Med öfverlämnande af de sålunda upprättade ritningarna och förslagen hafva de sakkunnige anført, att de ansett uppdraget icke omfatta någon utredning af de företräden i militäriskt hänseende, som det ena eller andra af de uppgjorda förslagen kunde äga, utan hänvisade de i detta afseende till af marinförvaltningen och chefen för flottans stab afgifna yttranden.

Anläggningskostnaden i sin helhet uppginge till:

Enligt den större planen.

1:o) För Kaknäsförslaget (1900 års kommittés förslag):

varfvet	21,935,000: —
stationen	5,512,900: —
gemensamma anläggningar	555,000: —

Summa kronor 28,002,900: —

Härtill komme bostadsbyggnader i villakvarter 12,113,000: —

Summa kronor 40,115,900: —

2:o) För Elfviksförslaget:

varfvet	19,839,350: —
stationen	5,512,900: —

Transport 25,352,250: —

	Transport	25,352,250: —
gemensamma anläggningar		2,310,000: —
anläggningar, som blefve nödvändiga för stationen såsom enskild kommun (exempelvis yttre belysning, vatten- ledning, hamnanordningar etc.)		1,000,750: —
	Summa kronor	28,663,000: —
Härtill komme bostadsbyggnader		12,113,000: —
	Summa kronor	40,776,000: —

3:o) För Hägernäsförslaget:

varfvet	18,712,960: —
stationen	5,512,900: —
gemensamma anläggningar	1,960,000: —
anläggningar, som blefve nödvändiga för stationen såsom enskild kommun	1,000,140: —
	Summa kronor 27,186,000: —
Härtill komme bostadsbyggnader	12,113,000: —
	Summa kronor 39,299,000: —

Enligt den mindre planen.

1:o) För Kaknäsförslaget:

varfvet	15,017,625: —
stationen	3,103,500: —
gemensamma anläggningar	435,000: —
	Summa kronor 18,556,125: —
Härtill komme bostadsbyggnader	3,929,000: —
	Summa kronor 22,485,125: —

2:o) För Elfviksförslaget:

varfvet	13,536,525: —
stationen	3,103,500: —
gemensamma anläggningar	2,190,000: —
nödvändiga anläggningar för stationen såsom kommun	600,975: —
	Summa kronor 19,431,000: —
Härtill komme bostadsbyggnader	3,929,000: —
	Summa kronor 23,360,000: —

3:o) För Hägernäsförslaget:

varfvet.....	12,900,725: —
stationen.....	3,103,500: —
gemensamma anläggningar.....	1,840,000: —
nödvändiga anläggningar för stationen såsom kommun.....	600,775: —
Summa kronor	18,445,000: —
Härtill komme bostadsbyggnader.....	3,929,000: —
Summa kronor	22,374,000: —

De sakkunnige hafva härvid framhållit dels att för jämförelse mellan de olika platsernas anläggningskostnad i allmänhet samma à-priser för liknande arbeten blifvit beräknade som för Kaknäsförslaget med undantag endast för några poster, som man ansett vara tämligen lågt hållna i sistnämnda förslag och som därför blifvit vid de sakkunniges beräkningar höjda, och dels att två rätt betydliga tilläggsposter för gas-, vatten- och afloppsledningar samt för järnväg från norra stambanan och till de föreslagna flottstationerna blifvit inrymda, utgörande en extra tillökning i anläggningskostnaderna för Elfviks- och Hägernäs-förslagen. Man hade nämligen ansett det vara oundgängligen nödvändigt, att dessa kommunikationsmedel inginge i anordningarna af en tidsenlig flottstation.

Naturligtvis hade man ej kunnat företaga sådana detaljundersökningar, som vid ett definitivt arbetes utförande ifrågakomme, men de föreliggande beräkningarna syntes de sakkunnige dock i hufvudsak tämligen tillförlitliga.

Hvad järnvägen till Elfvik beträffade, hade man tänkt sig densamma utgående från Tomteboda eller Norrtulls station till smalaste sundet mellan fastlandet vid Djursholm i närheten af Ekudden och Lidingölandet och vidare fram till den föreslagna flottstationen vid Elfvik. Järnvägen skulle i detta fall vid Stocksund och sundet mellan Djursholm och Lidingön förses med svängbroar, af hvilka den senare antagligen finge gifvas en öppning af cirka 20 meter med ett djup under lägsta vattentyta af 8 meter. I längd skulle järnvägen blifva cirka 18,5 kilometer och vore beräknad draga en anläggningskostnad af cirka 1,850,000 kronor.

Järnvägen till Hägernäs, utgående äfven den från Norrtull eller Tomteboda station, skulle vid samma punkt som förstnämnda bana öfvergå Stocksund och fortsätta förbi Djursholm till Hägernäs. Järnvägens längd blefve cirka 17 kilometer och skulle draga en anläggningskostnad af i rundt tal 1,500,000 kronor.

Om järnvägarna först i trakten af Järfva utgrenade sig från Norra stambanan, blefve de respektive banornas längd 15,5 och 14,5 kilometer med en minskad anläggningskostnad af omkring 250,000 kronor.

Den sålunda lämnade redogörelsen gäfve vid handen, att kostnaden för anläggning af ett marinetablissement å vare sig den ena eller den andra af de platser, förslagen omfattade, torde uppgå till ungefärligen enahanda belopp.

Kommittéförslaget af år 1900 hade, med hänsyn till den däri föreslagna platsens läge alldeles invid Stockholm och dess invid strömfåran belägna kajlinje, som gjorde, att isläggningen vintertid där i vanliga fall vore mindre hinderlig för sjötrafiken, i dessa hänseenden afsevärda fördelar framför de öfriga förslagen.

Någon beräkning af de olika markvärdena för de föreliggande förslagen hafva de sakkunnige ej företagit. Såsom skäl härför hafva de anført, att det låge i sakens natur, att de skilda områdena vore ytterst svåra att värdesätta i förhållande till hvarandra, och att de ansåge sig endast hafva haft i uppdrag att utreda, huruvida någon annan lämplig plats för en tilltänkt flottstation utom den redan föreslagna kunde finnas inom Vaxholms och Oscar-Fredriksborgs befästningar.

*Utlåtande af
väg- och vatten-
byggnads-
styrelsen.*

Sedan detta betänkande af sakkunnige inkommit, lämnades väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i uppdrag att afgifva utlåtande öfver såväl 1900 års kommittés förslag som öfver det förslag, som afgifvits år 1902 af då tillkallade sakkunnige, därvid styrelsen anmodades att yttra sig såväl öfver hvad förslagen i tekniskt hänseende innehöllo som öfver de uppgjorda kostnadsberäkningarna.

Det sålunda begärda utlåtandet afgafs af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 30 juli 1904.

Någon närmare redogörelse för innehållet i detta utlåtande torde icke vara erforderlig. Endast följande af utlåtandet synes mig böra här omnämnas.

Vid planläggningen af flottstationen å den af kommittén föreslagna platsen vid Kaknäs hade kommittén, såsom helt naturligt vore, tänkt sig själfva varfsområdet förlagdt utmed stranden af Lilla Värtan samt administrations-, skol- och bostadsbyggnader förlagda å landområdet därinnanför. Bestämmande för grupperingen af dockor, upphalningsbäddar och kajer för fartygens förläggning hade varit, att terrängen knappast medgäfve tillräckligt utrymme för dockorna och upphalnings- samt stapelbäddarna med nödiga verkstäder och förrådsbyggnader mera än på två ställen, antingen vid den jämförelsevis låga terrängen närmast Kaknäs och Lidingöbro världshus eller vid Lindarängen, hvilken senare plats i

afseende å planeringskostnad och lämplighet i öfrigt syntes kunna täfla med den förra, af kommittén valda platsen. Det framginge icke af handlingarna, huruvida någon plan för dockornas och verkstädernas förläggning till området vid Lindarängen blifvit uppgjord och jämförd med den af kommittén framlagda, men syntes det styrelsen vara af vikt, att en jämförande kostnadsberäkning för dockornas m. m. förläggande till den ena eller andra platsen gjordes, innan planen komme till utförande.

Plananordningens hufvuddrag ansåge styrelsen vara väl motiverade af byggnadsplatsens beskaffenhet under förutsättning att dockorna bibehölles vid Lidingöbro värdshus och Kaknäs. Skulle däremot den af styrelsen förordade utredningen gifva vid handen, att det vore fördelaktigare att förlägga dockorna till Lindarängen, syntes stapelbäddar och upphalningsanordningar för torpedbåtar samt torpedbåtsskjulen och verkstäderna äfven böra dit förläggas.

Styrelsen har vidare ingått i en närmare granskning af förslagets detaljer. I hufvudsak har förslaget icke föranledt några väsentliga erinringar från styrelsens sida.

I fråga om planen för varfvet har styrelsen framställt vissa anmärkningar mot lutningarna och kurvorna å de föreslagna spåranordningarna.

Beträffande planen för stationsområdet eller platsen för administrations-, läroverks- och bostadsbyggnader m. m. har styrelsen såsom sin mening uttalat, att området vore väl beläget samt att terrängen visserligen vore kuperad, men dock för sitt ändamål fullt lämplig, hvarjämte det föreslagna sättet för byggnadernas förläggning spridda uti terrängen på lämpliga byggnadsplatser uti många hänseenden syntes vara att föredraga framför deras sammanförande uti täta byggnadskvarter af vanlig stadstyp.

Styrelsen hade vidare att yttra sig om kostnadsberäkningarna för den nya anläggningen.

Kommittén hade beräknat kostnaderna för områdets förvärfvande till sammanlagdt 570,000 kronor, i hvilken summa inginge ersättningar till Djurgårdskassan för minskad inkomst och till enskilda lägenhetsinnehafvare samt kostnader för ordnande af nytt skjutfält och för flyttning af arméns kruthus, men icke någon direkt ersättning för marken, hvilken tillhörde staten och disponerades af H. Maj:t Konungen. Ehuru väl det vore möjligt, att mark för nu ifrågavarande ändamål kunde komma att fritt upplåtas, så borde dock markens mycket stora försäljningsvärde icke lämnas obeaktadt vid kostnadernas beräkning, isynnerhet om det gällde att jämföra kostnaderna för anläggning af flottstation å olika platser.

Beträffande öfriga utgifter borde följande kostnader ökas med följande belopp nämligen, för terrasserings- och spåranordningar med 985,000 kronor, för varfvets egentliga husbyggnader med 150,000 kronor, för upphalningsspåren med 56,000 kronor, för de olika departementens byggnader med 390,000 kronor, för dockorna med 100,000 kronor, samt för transportvagnar och flyttbara kranar med 400,000 kronor.

Till kostnaden för varfsanläggningen syntes vidare böra läggas i förslaget ej upptagen kostnad för grusning, makadamisering och stensättning af vägar och planer inom varfvets område, hvilken kostnad förslagsvis kunde upptagas till 100,000 kronor. Däremot ansågs en besparing af 122,000 kronor kunna vinnas genom ersättande af den i förslaget upptagna varfsmuren med ett stängsel af järn. Den slutliga kostnadsökningen å hela varfsanläggningen skulle således blifva 2,059,000 kronor.

Hvad beträffade byggnaderna för underofficers- och sjömanskårerna, skolor m. m., så borde kostnaderna för dessa byggnader ökas med 600,000 kronor.

Bland gemensamma anläggningar för station och varf vore att märka, att kommittén angående ledningar för gas, vatten och aflopp ansett, att kostnaden för dem skulle utgå från annat håll, hvarmed afsåges, att kommunen skulle bekosta dem. Det hade emellertid, enligt hvad styrelsen erfarit, hitintills ej varit vanligt, att kommunen kostnadsfritt utlade vare sig gas- eller vattenledningar i vägar, där marken ej tillhörde kommunen, ännu mycket mindre afloppsledningar, af hvilka kommunen ej hade någon inkomst. Det syntes därför styrelsen tillrådligt att i beräkningen införa äfven kostnaden för dessa ledningar, hvilkas längd för hvarterdera slaget torde uppgå till omkring 32,000 meter. Motsvarande kostnad kunde beräknas till 1,152,000 kronor. Då härför i kostnadsberäkningen endast 130,000 kronor blifvit upptagna, skulle kostnadsökningen blifva 1,022,000 kronor.

Sammanställdes de sålunda anförda siffrorna, erhöles följande kostnadsökningar:

för varfsanläggningen	2,059,000: —
» byggnader till underofficers- och sjömanskårerna m. m.	600,000: —
» ledningar	1,022,000: —
Summa kronor	3,681,000: —

Häruti vore då ej markens värde inberäknadt.

Hvad beträffade de föreslagna bostadsbyggnaderna ansåge styrelsen, att, om dessa byggnader skulle komma till utförande i tänkt utsträckning, den af kommittén beräknade kostnadssumman, 12,113,000 kronor, borde ökas med omkring 2,000,000 kronor.

Kostnadsökningarnas orsaker läge dels uti de särskildt inom byggnadsfacket i hufvudstaden skedda prisändringarna under de fyra år, som förflutit, sedan kommitténs kostnadsberäkning, uppgjordes, dels uti rena tilläggsarbeten, som synts styrelsen nödiga, ehuru ej i första förslaget upptagna.

Hvad anginge det af 1902 års sakkunnige uppgjorda förslaget, afseende en väsentlig inskränkning i anläggningens storlek och kostnad, anslöte detta sig i plan och anordningar i öfrigt så nära till 1900 års förslag, att man kunde anse det senare förslaget såsom ett första byggnadsskede af det förra mera fullständiga, hvarför om det nya förslaget i hufvudsak gällde de uttalanden, som styrelsen redan haft anledning göra angående det äldre, dock med tillägg, att styrelsen ansåge de smärre planförändringar, som blifvit gjorda, hafva ländt till förbättring.

De kostnadsökningar, som styrelsen ansett sig böra föreslå uti det äldre förslaget, motsvarades af följande ändringar i det nya, hvarvid samma beräkningsgrunder blifvit följda:

För varfvet:

Terrasseringsarbeten och spåranordningar m. m.	844,000: —
Husbyggnader	116,000: —
Spår för torpedbåtar	42,000: —
De olika departementens byggnader	350,000: —
Torrdocka m. m.	33,000: —
Kranar	200,000: —
Grusning och makadamisering	50,000: —
Summa kronor	1,635,000: —

hvarifrån skulle afdragas kostnadsminskningen å stängsel 122,000: —
då skillnaden kronor 1,513,000: —

utgjorde kostnadsökningen för varfvet.

För stationsområdet:

Byggnader för underofficers- och sjömanskårerna m. m. ... 300,000: —

Gemensamma anläggningar:

Gas-, vatten- och afloppsledningar 600,000: —

Bostäder:

Bostäder för befäl, underbefäl och arbetare 600,000: —

Kostnadsökning summa kronor 3,013,000: —

*Utlåtande af
marinförvalt-
ningen.*

Härefter blef marinförvaltningens yttrande i ärendet infordradt.

I det utlåtande, som detta ämbetsverk med anledning häraf den 22 november 1904 afgaf, har anförts, bland annat, följande.

I ärendet hade förut framhållits de militära skäl, som talade för, att en betydande del af våra stridskrafter till sjöss redan i fredstid måste vara förlagd inom Stockholms skärgård, och hade därvid tillika anförts, att förläggning af någon afsevärdt ökad materiel utöfver den vid stationen nu befintliga icke kunde därstädes äga rum utan omfattande och dyra anordningar och att stationens nuvarande område i alla händelser vore för trångt för att därstädes förlägga hela den styrka, som borde för stationen afses, på grund hvaraf förflyttningen af flottans etablissemang i Stockholm till annan plats i stadens närhet och i sammanhang därmed stående utvidgning af stationen framstode såsom särdeles önskvärda.

Marinförvaltningen biträdde till alla delar hvad sålunda anförts, och då af den hittills verkställda utredningen framginge, att en ökad fartygsförläggning vid den nuvarande stationen af icke större omfattning än den, som afsåges i förut omnämnda af marinförvaltningen den 9 oktober 1902 afgifna utlåtande, skulle genom åvägabringande af erforderliga nya anordningar vid stationen föranleda en utgift för statsverket af icke mindre än 9,445,000 kronor, ansåge marinförvaltningen ytterligare stöd hafva vunnits för den redan länge rådande allmänna uppfattningen, att det nuvarande stationsområdet vore otillräckligt. Visserligen skulle ytterligare 25 fartyg kunna förläggas till stationen, men i betraktande af däraf föranledda ytterligare kostnader och särskildt af den omständigheten, att gränsen då vore satt för möjligheten till den fortsatta utvidgning af stationens resurser, hvaraf behof i en framtid lätt kunde tänkas visa sig, hade ämbetsverket ansett sig pliktigt att vid detta tillfälle på det kraftigaste framhålla vikten af att frågan om stationens förflyttning bringades till sin lösning, hvarigenom möjlighet vunnes, att till härvarande station allt framgent kunde i mån af behof förläggas materiel till den omfattning, som erfordrades för åstadkommande härstädes af en efter förhållandenas kraf afpassad behöflig stridskraft till sjöss.

I fråga om valet bland de olika områden, som varit ifrågasatta för etablissemangets förläggande, hade marinförvaltningen, i betraktande af terrängförhållanden och vattenområde samt krafvet på i krigstid skyddadt läge, icke tvekat att ansluta sig till det förslag, om hvilket 1900 års kommitté enat sig, nämligen att förlägga stationen vid Kaknäsområdet. Till de fördelar, som i nyssnämnda afseenden vore förenade med valet af denna plats, komme dessutom i första hand vattenområdets i

närheten af denna plats efter Stockholmstraktens förhållanden anmärkningsvärda frihet från is under den kallare årstiden, hvarjämte den omständigheten, att såväl järnvägsförbindelse med statsbanorna som spårvägsförbindelse med hufvudstaden lätt kunde åstadkommas, vore af stor betydelse för en anläggning af ifrågavarande slag.

De två olika förslag, som af 1904 års sakkunnige framstälts och hvilka föranledts af frågan, huruvida icke inom Vaxholms och Oscar-Fredriksborgs befästningar kunde för stationens förläggning finnas jämväl någon annan lämplig plats än den af 1900 års kommitté föreslagna, hade marinförvaltningen, äfven om de i dessa förslag angifna områden vore för ändamålet lika lämpliga som Kaknäsområdet, icke ansett böra förtjäna afseende i betraktande af vissa skäl mot en anläggning å dessa områden, som anförts af chefen för flottans stab i en hemlig skrifvelse till nämnda sakkunnige samt af marinförvaltningen likaledes i en hemlig skrifvelse till samma sakkunnige.

Hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anført beträffande kostnadsberäkningarna, hade marinförvaltningen funnit beaktansvärdt jämväl i ärendets nuvarande läge; och hade marinförvaltningen vid de kostnadshöjningar, styrelsen funnit nödiga i förut gjorda beräkningar, icke ansett sig böra göra någon erinran annat än i ett oväsentligt afseende.

I fråga om det af 1900 års kommitté afgifna förslag hade marinförvaltningen ansett sig böra något vidröra det principuttalande, kommittén gjort rörande frågan om beredande af bostäder åt den vid station och varf anställda personalen.

Kommittén, som ansett bostäder böra genom statens försorg beredas vid etablissemnet åt alla å militärdepå eller varf tjänstgörande officerare och vederlikar, underofficerare och gift gemenskap af stammen jämte deras vederlikar, varfvets månadslönare och den ständiga daglönarpersonalen, hade nämligen ifrågasatt, huruvida icke, för att göra förslaget om bostäders uppförande ekonomiskt utförbart, den grundsats borde fastslås, att alla i statens vid etablissemnet uppförda bostäder inneboende skulle tillförbindas att för bostaden erlægga en efter förhållandena afpassad skälig hyresersättning, med rätt för innehafvare af sådana beställningar, med hvilka inkvarteringsbidrag nu vore förenadt, att njuta motsvarande afdrag å hyressumman.

På de skäl, kommittén anført, ansåge marinförvaltningen visserligen önskvärdt, att, i så stor omfattning ske kunde, bostäder uppfördes till personal, som tjänstgjorde vid etablissemnet, men förslaget att frångå den nu gällande grundsatsen rörande förmånen för därtill berättigade af fri bostad eller däremot svarande inkvarteringsbidrag ansåge marin-

förvaltningen icke på billighet grundadt, då enligt förslaget rätten för en tjänstinnehafvare till fri bostad i kronans hus också skulle innebära skyldighet att använda den för honom afsedda lägenheten, men innehafvare af beställning, med hvilken inkvarteringsbidrag vore förenadt, i alla fall skulle genom åtnjutande af sådan bostad nödgas att utöfver inkvarteringsbidraget afstå större eller mindre belopp af sina inkomster.

Principen att inkvarteringsbidrag och inkvartering in natura fullt uppvägsde hvarandra hade hittills alltid tillämpats vid flottan och tillämpades fortfarande öfver allt, där dessa båda aflöningsformer funnes, och vore vid alla till försvaret hörande nybyggnader i öfrigt afsedd att tillämpas, hvarför marinförvaltningen ansåge, att tjänstinnehafvare vid flottan icke borde komma i sämre ställning i detta afseende.

Dessutom och då hyresersättningarna ej kunnat af kommittén föreslås till så höga belopp, att den sammanlagda summan af desamma blefve tillräcklig att förränta hela det för bostädernas uppförande erforderliga kapitalet, hade marinförvaltningen ansett den af kommittén föreslagna nya principen ej heller vara ur af byggnadsplanen föranledd ekonomisk synpunkt tillfredsställande och i alla händelser icke med sådan styrka motiverad, att en rubbning af hittills gällande reglementsbestämmelser rörande aflöningen af flottans personal borde af byggnadsförslaget föranledas.

En anläggning af denna omfattning afsåge dels förläggning till stationen af det högsta antal stridsfartyg m. m., som ur militär synpunkt ansåges för närvarande lämpligen böra finnas härstädes under fredstid, dels ock uppförande till hela sin utsträckning af föreslagna kaserter m. m. samt det stora antal boningshus, som erfordrades för hela stationspersonalens boende vid etablissemmentet. Men gifvet vore, att för utförande af ett så omfattande byggnadsföretag svårigheter af allvarsammaste slag skulle ur ekonomisk synpunkt möta.

Det kunde icke heller anses nödvändigt, att de tilltänkta anordningarna i första hand utfördes efter den måttstock, som legat till grund för kommitténs förslag, om blott möjlighet bereddes för en i framtiden behöflig utvidgning af stationen.

Den reduktion i beräknade antalet af till stationen förlagda stridsfartyg, som legat till grund för det af 1902 års sakkunnige framlagda förslaget till ett mindre etablissemment hade marinförvaltningen funnit bilda en synnerligen lämplig utgångspunkt för åstadkommande af så att säga ett första stadium i den tilltänkta nya stationens tillkomst och utveckling, och syntes sistnämnda sakkunnige också hafva på ett lyckligt sätt löst uppgiften att, på grundvalen af det äldre förslaget och med

bibehållen möjlighet af dess framtida förverkligande, fullt tillgodose de kraf, som med den minskade, men tillsvidare tillfyllestgörande, fartygsförläggningen kunde ställas på ett mobiliseringsvarf eller i öfrigt med fog göras gällande på ett etablissemang af ifrågavarande slag.

Kostnaderna för de sålunda minskade anläggningarna skulle, med iakttagande af de utaf väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknade prishöjningarna, uppgå till 26,190,125 kronor, hvilket belopp, ehuru efter våra ekonomiska förhållanden högst beaktansvärdt, likväl icke syntes vara af den storlek, att icke detsamma skulle kunna beviljas, helst då det gällde att främja ett statsintresse af den ingripande betydelse för hela landet, som tillkomsten af det nya marinetablissemang innebure.

Angående värdet af Kaknäsområdet hade visserligen Ladugårdsgärdeskommittén beräknat ett visst värde å detsamma i framtiden. Nu torde detta värde dock ej få så beräknas. Skulle dessutom Ladugårdsgärdet försälas, torde de högre tomtprisen och den snabbare försäljningen af tomterna omkring det tilltänkta stationsområdet väl uppväga den framtida, möjligen reducerade inkomsten.

På grund af hvad sålunda anförts och hvad handlingarna i öfrigt gäfvit vid handen hade marinförvaltningen funnit, att en förflyttning af flottans härvarande station vore nödvändig, därest vid densamma framdeles skulle kunna tillgodoses de kraf, som oundgängligen måste ställas å ett mobiliseringsvarf, afsedt att utgöra ett mobiliserings- och reparationscentrum för försvaret till sjöss af landets kanske viktigaste områden, samt att för anläggning af ett nytt marinetablissemang i Stockholms närhet innanför befästningarna vid Vaxholm och Oscar-Fredriksborg det af 1900 års kommitté föreslagna området vid Kaknäs ur alla synpunkter erbjöde de största fördelarna, men att anläggningarna därstädes till en början icke behöfde gifvas den större omfattning, som afsåges i nyssberörda kommittés betänkande, utan att det tillsvidare blefve för flottans ändamål tillfyllestgörande, om de utfördes endast i den mindre utsträckning och i hufvudsak på det sätt, som föreslagits af de år 1902 tillkallade sakkunnige.

Efter det väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande inkommit, anmodades emellertid äfven två af ledamöterna i 1900 års kommitté, generallotsdirektören Linder och f. d. öfverdirektören Svenson att inkomma med det yttrande, hvartill berörda utlåtande kunde gifva anledning.

*Nytt utlåtande
af generallots-
direktören
Linder och
f. d. öfver-
direktören
Svenson.*

Dessa afgäfvit till en början den 1 december 1904 ett yttrande i frågan. Till största delen innehåller detta ett bemötande af åtskilliga af nämnda styrelse framställda detaljanmärkingar, hvarför någon när-

mare redogörelse af yttrandet i dessa afseenden icke torde här vara erforderlig.

Den 30 januari 1905 hafva samma sakkunnige afgifvit ytterligare utlåtande i ärendet. De hafva däri förmält, att för åstadkommande af den utaf väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordade utredning, huruvida det kunde vara fördelaktigare att förlägga den nya stationens varf mera norr hän än 1900 års kommitté föreslagit d. v. s. så, att dockor, verkstäder och stapelbäddar m. m. förlades till Lindarängen, torpedbåts-skjulen med upphalningsanordningar till Lindarängsviken, stationens kolupplag till Loudden och krigsfartygen m. m. vid stranden söder om kolupplaget, behöfliga undersökningar genom djupborrningar å det för anläggningen erforderliga såväl land- som vattenområdet blifvit utförda.

Grundadt på dessa och andra undersökningar af ifrågavarande terräng hade, för åstadkommande af den utaf styrelsen förordade utredningen, nytt förslag å varfsanläggning blifvit utarbetadt.

Kostnaden för stationens anläggning med varfvet förlagdt till den plats, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordat, och varfvet anordnad på sätt, sakkunnige i sistnämnda yttrande föreslagit, men utan mobiliseringsbryggor, uppginge enligt verkställd kostnadsberäkning till kronor 26,890,100: —
hvertill borde läggas kostnad för 11 mobiliserings-
bryggor » 1,617,000: —

Således summa kronor 28,507,100: —

Kostnaden för stationens anläggning enligt 1900
års kommittéförslag vore beräknad uppgå
till » 28,002,900: —
hvadå kostnaden för stationens anläggning med
varf så förlagdt, som väg- och vattenbygg-
nadsstyrelsen förordat, öfverstege kostnaden
för station med varf förlagdt enligt 1900 års
kommittéförslag med » 504,200: —

Nämnda två sakkunnige hafva slutligen i ett den 4 mars 1905 afgifvet utlåtande med anledning af de utaf väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda anmärkningarna mot de af flottstationskommittén föreslagna spårplanordningarna förklarat, att, därest nämnda förslag skulle i enlighet därmed ändras, de af kommittén beräknade kostnaderna för varfsanläggningen skulle till följd af större terrasseringskostnader, ökas med omkring 600,000 kronor samt således med omkring

100,000 kronor öfverstiga kostnaderna för utförandet af det utaf samma sakkunnige senast utarbetade förslaget till varfsanläggning.

Häruppå anmodade dåvarande chefen för sjöförsvarsdepartementet i ämbetsskrifvelse den 24 juli 1905 generallotsdirektören Linder, f. d. öfverdirektören Svenson och arkitekten Ludvig Peterson att såsom sakkunnige uppgöra en plan för förflyttningen af flottans nuvarande station härstädes till det ifrågasatta nya området vid Lilla Värtan och försäljningen af det nuvarande stationsområdet med åtföljande beräkning af dels storleken af det belopp, som af statsverket borde förskottsvis ställas till förfogande för planens förverkligande, dels de kostnader, som utöfver försäljningspriset för det nuvarande stationsområdet skulle med inberäkning af ränta å förskotterade medel komma att förorsakas statsverket genom förflyttning af stationen till området vid Lilla Värtan och uppförande därstädes af ett marinetaablisement af ungefär den af 1902 års sakkunnige beräknade storlek och till den af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sådant afseende beräknade kostnad.

*Ny utredning
angående för-
läggning af
flottstation vid
Lilla Värtan
och Lindar-
ängen-Kaknäs.*

I anledning af detta uppdrag hafva nyssnämnde sakkunnige den 21 april 1906 afgifvit ett ytterligare något modifieradt förslag till anläggning af ny flottstation vid Lilla Värtan och Lindarängen-Kaknäs, hvilket förslag betingar en anläggningskostnad af 27,461,028 kronor. Därvid uttalade de sakkunnige den åsikten, att alla skäl talade för ett sådant tillvägagångssätt vid anläggningen af det nya marinetaablisementet, att de för militärdepåen ej mindre än för varfsdriften nödvändiga arbetena å den nya stationen färdigställdes, innan någon rubbning skedde af flottans nuvarande station, att flottans förflyttning därefter skedde i det närmaste samtidigt, så att det nuvarande stationsområdet utrymdes på en gång och öfverlämnades åt för dess öfvertagande utsedda myndigheter samt att därefter endast de kompletteringsarbeten och husbyggnader å den nya stationen återstode att fullborda, hvilka utan olägenhet kunde uppskjutas till tiden efter flyttningen.

Hvad angår fullgörandet af öfriga delen af det åt de sakkunnige den 24 juli 1905 lämnade uppdraget skall jag senare beröra denna fråga.

Sedan jag kommit i tillfälle att granska samtliga de utredningar, som sålunda förebragts i den föreliggande frågan, framstod för mig förslaget om förflyttning af flottans härvarande station till Elfvik å Lidingön såsom särdeles beaktansvärdt. Då emellertid, på sätt 1904 års sakkunnige i det af dem afgifna betänkandet anført, vid förslagets utarbetande icke kunnat företagas sådana detaljerade undersökningar, som

*Ytterligare
undersökningar
angående
flottstationens
förläggande
till Elfvik å
Lidingön.*

vid ett definitivt arbetes utförande ifrågakomma, men förslaget, därest det skulle kunna läggas till grund för framställning till Riksdagen om stationens förflyttning, syntes mig böra vara mera detaljeradt utarbetadt, anmodade jag, med stöd af det chefen för sjöförsvarsdepartementet den 21 september 1900 meddelade bemyndigande, generallotsdirektören Linder, f. d. öfverdirektören Svenson och stationsingenjören vid flottans härvarande station Holmgren att såsom sakkunnige uppgöra en på erforderliga, mera detaljerade undersökningar grundad plan jämte kostnadsberäkningar för stationens förflyttning till det föreslagna området vid Elfvik. Sedan f. d. öfverdirektören Svenson redan den 25 augusti 1906 aflidit, hafva generallotsdirektören Linder och stationsingenjören Holmgren ensamma fullgjort uppdraget samt den 8 november 1906 afgifvit utlåtande i frågan. Detta utlåtande innehåller hufvudsakligen följande.

Kompletterande borringar till lands och vatten samt afvägningar å marken vid Elfvik hade blifvit utförda. Af det härvid vunna resultatet framginge att, om man i båda fallen frånsåge kostnaden för markförvärfvet, flottstationen förlagd till Elfvik kunde åstadkommas för en kostnad, som föga öfverstege kostnaden för en dylik anläggning vid Lilla Värtan-Lindarängen-Kaknäs, att terrasseringskostnaden vid Elfvik ställde sig något dyrare samt att kostnaderna ej mindre för kommunikationer än för vatten-, gas- och elektriska ledningar till följd af Lidingöns utveckling och dess inom en nära framtid sannolikt förestående inkorporering med hufvudstaden borde kunna betydligt underlättas.

Under arbetets utförande hade det visat sig nödvändigt att i någon mån omändra planen för varfvet, sådan denna af 1904 års sakkunnige utkastats, äfvensom att öka terrasseringskvantiteten — det vill säga den massa jord och berg ofvan kajplanet, som för anläggningens utförande måste borttagas — för att erhålla lämpliga kurvor å järnvägsspåren samt aflägsna farliga lutningar å desamma.

Järnvägsförbindelserna.

Enligt det förslag till eventuell ny station för flottan vid Elfvik, som den 15 juli 1904 afgifvits, hade man, på sätt förut är nämnt, tänkt sig åstadkomma järnvägsförbindelse med hufvudstadens järnvägsnät därigenom att järnvägen från Tomtebodas eller Norrtulls station droges ut till smalaste sundet mellan fastlandet vid Djursholm i närheten af Ekudden och Lidingölandet samt vidare fram till den föreslagna flottstationen vid Elfvik.

Lidingöns kommunikationsfråga hade under den tid, som förflutit sedan ofvannämnda förslag inlämnades, undergått väsentliga förändringar. Lidingöns pågående bebyggande som villastad hade nämligen bragt

frågan om förbättrandet af öns kommunikationer med hufvudstaden i förgrunden. Redan år 1902 uppgjordes visserligen af distriktschefen majoren i väg- och vattenbyggnadskåren Fredrik Enblom ett förslag till järnvägsförbindelse mellan Värtans station och Vaxholm öfver Lidingön, hvilken förbindelse på fast bankbro, uteslutande afsedd för järnväg, skulle öfvergå Lilla Värtan, passera öfver Lidingön från Thorsvik till Bosön, därifrån gå på bankbro öfver Askrikefjärden till Bogesund samt vidare öfver Väderölandet till Vaxholm. Rörande speciellt brofrågan öfver Värtan hade åtskilliga utredningar förekommit. En flottbro på plåtpontonier med omkring 10 meters bredd beräknades kosta omkring 600,000 kronor, då den uteslutande afsåges för spårvägs- och landsvägs- trafik; afsedd för vanlig järnvägstrafik skulle den enligt gjorda beräkningar ställa sig minst dubbelt så dyr. En fast bro, afsedd för segelfri höjd, skulle åter betinga en kostnad af icke mindre än 8,000,000 kronor, enligt tvenne sakkunniges samstämmade beräkningar. Man hade därför stannat vid en utfylld bankbro, kombinerad med svängbro af järn, såsom det här ändamålsenligaste.

Sedermera hade i november 1905 bildats ett bolag, Lidingö trafikaktiebolag, med föremål för sin verksamhet att efter i vederbörlig ordning förvärfvadt tillstånd anlägga och medelst användande af elektrisk drifkraft trafikera spårväg af 1,435 meters spårvidd mellan Lilla Värtan och Boo m. fl. ställen på Lidingön. Den 10 januari 1906 inlämnade nämnda bolag till Kungl. Maj:t ansökan om koncession dels att få anlägga och till allmän trafik mot afgift upplåta en för elektrisk drift afsedd normalspårig järnväg i Lidingö socken, dels att i anslutning till denna järnväg medelst ångfärja få upprätthålla trafik mot afgift öfver Lilla Värtan mellan järnvägens begynnelsepunkt å Lidingöns västra strand och plats vid Ropsten i närheten af nuvarande flottbron med eventuellt angörande af brygga vid Thorsvik samt att anordna anslutningsväxel till statens järnvägars spårsystem vid Värtans stationsområde för öfverförande af godsvagnar i samtrafik mellan statsbanorna och de nu ifrågasatta trafiklederna, dels ock att, under förutsättning af att öfverenskommelse kunde träffas med Stockholms stad, få anlägga färjstation vid Ropsten och ordna spåren i förbindelse med spårvägsnätet äfvensom eventuellt bygga bankbro öfver Lilla Värtan till Lidingön och anordna elektrisk järnvägsdrift öfver densamma. Denna koncessionsansökan är tillstyrkt af Lidingö församling, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen samt Kungl. Maj:ts Befallningshafvande i Stockholms län. Den 1 september 1906 ingick Lidingö trafikaktiebolag till Kungl. Maj:t med begäran om tillägg till koncessionsansökningen af innehåll att få förändra den enkel-

spåriga ledningen å Lidingön till dubbelspårig på grund af den stora omfattning, tomtköpen i Lidingö villastad redan tagit.

Under tiden hade Lidingö trafikaktiebolag den 27 februari 1906 inlämnat en skrifvelse till Stockholms stads drätselnämnds första afdelning med begäran att afdelningen ville utse delegerade för att träda i underhandling med delegerade från Lidingö kommun och Lidingö trafikaktiebolag om grunderna för blifvande aftal ifråga om uppförande af en fast bro öfver Lilla Värtan mellan Ropsten och Lidingön. I denna skrifvelse redogjordes för ett af majoren Enblom uppgjort nytt broförslag öfver Lilla Värtan, omfattande såväl spårvägs- som landsvägsbro, i hvilket förslag kostnaden för själfva bron beräknades till 500,000 kronor, hvaremot inga kostnader upptogos för bankens utfyllning, enär, under förutsättning att Stockholms stad medverkade till ändamålet, enligt visad utredning tippningsavgifterna beräknades väl täcka kostnaderna för bankens utfyllning.

Sedan delegerade sålunda blifvit utsedda och sammanträdt samt stadens delegerade såsom villkor för stadens medverkan uppställt krafvet på Lidingöns inkorporering med hufvudstaden, hafva underhandlingarna ajournerats i afvakten på denna frågas utredning och afgörande. Därest flottstationen skulle förläggas till Elfvik, ansåge de sakkunnige det icke nog att erhålla spårvägsförbindelse. Förbindelsen måste blifva den kortast tänkbara, om den personal, som vore afsedd att dit förläggas, skulle kunna i afsevärdare grad repliera på hufvudstaden för erhållande af förnödenheter, skolgång, delvis af bostäder m. m. Gifvet vore att den numera ifrågasatta förbindelsen öfver Lilla Värtan å fast bankbro från Värtans station ägde afsevärda företräden framför de i det tidigare Elfviksförslaget ifrågasatta. För en blifvande flottstation måste emellertid tänkas en fullständig järnvägsdrift med de kurvor och lutningar å spåren, som af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunde godkännas, äfvensom sådan förstärkning å bron, att den medgäfve säker trafik med tunga lokomotiv och godsvagnar. Dessa omständigheter gjorde, att det för flottstationens räkning afsedda järnvägsspåret torde böra beräknas utgå redan från Islinge, där stigningen å Lidingö trafikaktiebolags spår vore afsedda vara 1 : 40, under det att statens spår ej torde böra göras mera lutande än 1 : 100.

För att erhålla säkra kostnadsuppgifter för de ytterligare förstärkingar, som erfordrades å en för lokomotivdrift anordnad bro hafva de sakkunnige vändt sig till majoren Enblom, hvilken särskildt studerat sig in i Lidingöns kommunikationsfrågor. Enligt af honom lämnad kostnadsberäkning skulle en bro mellan Lidingön och fastlandet vid

Ropsten, byggd uti en utfylld bank och afsedd dels för vanlig järnvägs- trafik dels för landsvägstrafik samt utförd i hufvudsaklig öfverensstämmelse med lämnad ritning betinga en kostnad af 590,000 kronor eller i rundt tal 600,000 kronor, däri dock ej inginge någon kostnad för bankfyllningen mellan bron och stränderna. Kostnaden för en egen själfständig järnvägsförbindelse mellan Värtans station och Elfvik, utgörande en längd af 11 kilometer, jämte järnvägsstation vid Elfvik, beräknad enligt samma grunder, som tillämpats i det af majoren Enblom den 30 april 1902 afgifna förslaget till järnvägsförbindelse Stockholm—Lidingön—Vaxholm visade sig gå till 1,189,000 kronor förutom brobyggnadskostnaden, 600,000 kronor, och kostnaden för bankens fyllning. Häri inginge en tilläggskostnad af 120,000 kronor för lutningarnas nedbringande till minst 1:100. Järnvägsspåret hade dragits fram i hufvudsaklig öfverensstämmelse med majoren Enbloms utstakning från Islinge till tvärs för Bosön samt därifrån utåt Elfvikshalfön, där den ginge ned längs Hustegafjärdens norra strand, hvarigenom lutningarna till och inom varfsområdet i det närmaste borttagits samt järnvägsstation i förbindelse med kaj ordnats utom varfvet. För spårvägstrafik hade särskildt stickspår anordnats inom stationsområdet med ändstation å höjdplatån i stadsområdets centralaste del.

Då kostnaden för brobyggnaden inbegrepe såväl landsvägs- som järnvägsbro och utgjorde en för alla här intresserade parter gemensam angelägenhet, syntes, för den händelse staten byggde bron, staten ock kunna antingen betinga sig vissa underlättningar af de öfriga intressenterna särskildt med hänsyn till trafikbolagets afgifter, om detta ansågs böra sköta spårvägstrafiken till stationen, och markupplåtelse för järnvägsanläggningen af kommunen eller ock bidrag till kostnaden.

För vinnande af erforderligt utrymme åt flottans varf och depå samt därtill hörande stationssamhälle föresloges, att hela det område, som omfattade Elfviks och Långnäs ägor med därtill hörande afsöndringar förvärfvades åt staten. Detta område omfattade en ytvidd af omkring 231,6 hektar, hvaraf den för varfvet afsedda ytvidden utgjorde omkring 56,3 hektar. Då emellertid vid Elfviksländets södra strand mot Hustegafjärden låge en del dyrbara villaanläggningar, hvilka möjligen komme att betinga alltför höga pris i inlösen, och nödvändigheten att förvärfva dessa områden förnämligast berodde på järnvägsspårets framdragande längs stranden, hade uppgjorts ett alternativt förslag, därvid järnvägen indragits norr om dessa områden, hvarigenom de kunde ur planen uteslutas. Därmed vore dock tvänne olägenheter förknippade. Dels inskränktes stationssamhällets strandområde till en obetydlighet, dels kunde

Flottstationens område.

den för detta område afsedda järnvägsstationen ej sättas i direkt förbindelse med hamnspår utom varfvet.

Planen för anläggningen, hvilken kompletterade det år 1904 framlagda skisserade förslaget, vore uppdelad uti det så kallade *stora förslaget*, utgörande en anläggning enligt samma förutsättningar, som lågo till grund för 1900 års kommittéförslag och det större stationsförslaget vid Lilla Värtan-Lindarängen-Kaknäs år 1905, samt det så kallade *mindre förslaget*, som utgjorde en minskning af det förra och motsvarade det den 21 april 1906 afgifna förslaget till flottstation vid Lilla Värtan-Lindarängen-Kaknäs, hvilket senare i viss mån stödde sig på 1902 års minskade kommittéförslag. Vid förslagens uppgörande hade i öfrigt tillämpats samma bestämmelser, uppgifter och dimensioner, som varit gällande vid nyssnämnda utredningar åren 1900, 1902, 1905 och 1906.

Varfs-
anordningen.

Varfvet, hvars landgränser modifierats efter de nu utförda avvägningarna, omfattade sjöledes Elfvikslandets östra strand mot Höggarnsfjärden med Dufholmen samt omkring 1,000 meter kaj längs Hustegafjärden. Dufholmen vore genom en bankfyllning förbunden med Lidingön. Järnvägen inkomme på varfvet i dess sydöstra hörn, kurvorna vore inom varfsområdet beräknade med minst 180 meters radie för alla spår, å hvilka järnvägsvagnar skulle framföras. De uteslutande för lokaltrafik mellan förråd och verkstäder använda spåren, hvarpå smärre lastvagnar framfördes, hade en minsta radie af 50 meter. Spåren framginge på horisontala plan belägna 6,5 och 5,3 meter öfver slusströskeln. Vid hamnanordningen hade man sökt tillgodogöra sig de mindre djupen och grundare kajerna för de smärre fartygen, de större för de stora fartygen, hvarigenom muddringskostnaden blefve jämförelsevis liten och framför allt större säkerhet vunnes mot oförutsedda undervattenssprängningar. Kajerna vore i öfverensstämmelse härmed anordnade så att södra stranden mot Hustegafjärden afsetts till de stora fartygens förlägningsplats och östra stranden mot Höggarnsfjärden till dockor, reparationskajer, fartygsbäddar och slipar. Genom järnvägsspårens utdragande på utfylld bank till Dufholmen hade en stor och skyddad innerbassäng vunnits för torpedbåtar, prämar och smärre fartyg, lotsverkets fartyg m. fl. Till Dufholmen hade koldepåen och virkesupplagen hänvisats samt holmen försetts med härför erforderliga kajer. Norr om Dufholmen funnes kaj och utskjutningsbro för torpeddepartementet, hvilken kaj i en framtid kunde framdragas längs Askrikefjärdens strand. Kajerna vore i allmänhet byggda på fast grund. Endast några kortare kajsträckor, de utskjutande pirerna och bankkajen måste ställas på utfyllning.

För val af plats åt dockorna visade den uppgjorda borrhingskartan två möjligheter, nämligen antingen å den plats, som 1904 års sakkunnige utsett, eller å sydöstra delen af Elfvikslandet. Berget är på båda dessa ställen brant sluttande och medgifver kort indämning. 1906 års sakkunnige hade valt den senare platsen, emedan dels varfsverksamheten sålunda blefve mera centraliserad, dels järnvägsspåren kunde utdragas till dockor och verkstäder med lättare kurvor, hvarförutom schaktningsmassan, för att inkomma till dockorna med 180 meters kurvor, med denna förläggning af dockorna blefve afsevärdt mindre. För verkstäder och dockor hade afplanats ett stort centralt beläget område, som vore omslutet af förläggnings- och reparationskajerna, där ingenjör-, artilleri- och ekipagedepartementenas lokaler, verkstäder och förråder erhållit bekväma platser i omedelbar närhet af den större fartygsmaterielen. Alldeles intill verkstadsplanet vore de lutande planen för fartygsbäddar och upphalningsslipar förlagda, därvid platsen för torpedbåtssliparna bestämts af det grundare vattendjupet, hvarest båtarna tillika vore bäst skyddade mot sjöskvalp. Dessa lutande plan förmedlade tillika öfvergången från hamnens djupare delar till den grundare Dufholmsbassängen, invid hvilken båtskjul, träverkstad och mindepartement vore belägna.

Vid uppgörande af det mindre förslaget hade de sakkunnige sökt uppnå minskad anläggningskostnad utan att minska den nytta flottan under väpnad neutralitet eller under krig borde kunna påräkna af varfvet för den nuvarande materielen, hvarigenom ock hela planen för varfsanläggningen redan från början kunnat till sina hufvuddrag definitivt ordnas och det mesta grundläggande arbetet utföras på en gång till minsta kostnad, hvarjämte därmed vunnes den väsentliga fördelen att en fortgående utveckling af varfvet i mindre grad belastades med andra än för nybyggnaden direkt erforderliga utgifter och sålunda afsevärdt underlättades.

Följande väsentliga minskningar vore i det mindre förslaget gjorda med hänsyn till varfvet.

Förläggningsskajen hade minskats till sin utsträckning och vore på de ställen, där bottenförhållandena det medgäfve, utlagd som träkaj. De utskjutande stenbryggorna vore uteslutna. Dufholmsbassängens kajer vore utförda med träskoningar, hvarjämte en del af kolningskajen å Dufholmen uteslutits. En mindre del af Dufholmen äfvensom en del af verkstadsplanet lämnades oschaktade. Dockorna hade minskats till en längd af 124 meter inom porttröskeln, d. v. s. 130 meter till porten. Inventarie- och materialförråd, ingenjör- och artilleridepartementet med förråd äfvensom skjul för torpedbåtar och roddbåtar minskades till omfång och ut-

sträckning. Sju inventariebyggnader, ett skjul för ångslupar och tre kolskjul vore uteslutna, liksom två fartygsbäddar för större fartyg, hvilkas lutande plan dock iordningställdes.

Plan för stationsområdet.

Stadsplan för det utanför varfvet belägna stationsområdet hade uppgjorts med biträde af arkitekten P. Hallman, som däröfver utarbetat en karta, å hvilken vägar och kvarter ordnats med hänsyn tagen till terrängens naturliga beskaffenhet och byggnaderna hufvudsakligen förlagts i villakvarter, ehuru något mera hopförda än i det ursprungliga kommittéförslaget af år 1900. Entréen till stationsområdet följde dalgången efter nuvarande landsväg. Där järnvägen inträdde på flottstationens område, afveke det förut omnämnda för spårväg afsedda sidospåret och fortsatte upp till en å höjdplatån centralt belägen slutstation, som upptog den blifvande spårvägstrafiken med Stockholm. Den för järnvägstrafik afsedda linjen fortsatte längs strandslutningen mot Hustegafjärden, där järnvägsstationen tänktes förlagd vid stranden utanför varfvet. Bredden å körbanor vore i förslaget beräknad till 6 meter å bibanor, 8 meter å hufvudgator samt 10 å 12 meter å de största och med spårvägsspår försedda trafikvägarna, hvartill komme nödiga från körbanorna skilda gångbanor. På södra slutningen af den åt Hustegafjärden vettande bergåsen vore förlagda bostadshus för officerare och vederlikar; möjligen kunde därstädes nu belägna villabyggnader med någon förändring användas till boställen. Kasernkomplexet vore förlagdt till en centralt belägen höjdplatta i närheten af varfvet samt öfriga bostadshus spridda i terrängen däromkring. På grund af den föreslagna flottstationens relativt aflägsna läge i förhållande till Stockholms begravningsplatser hade ett för kyrkogård afsedt område inom stationens gräns ej ansetts kunna undvaras och hade härtill föreslagits en mot Askrikefjärden sluttande, lätt dränerbar dalgång, där bergssprängning i möjligaste mån kunde undvikas. Planen för det mindre förslaget vore å kartan markerad med starkare färg.

Kommunala anläggningar.

För stationssamhället måste vidare beräknas ledningar för vatten, gas, aflopp, elektrisk belysning och kraft äfvensom goda kommunikationer till hufvudstaden ej blott till lands utan ock sjövägen. Att anskaffa tillräckligt med sött vatten för stationens behof kunde ske på flera sätt och torde ej möta några större svårigheter. Visserligen torde ej de sjöar, som finnas på Lidingöns södra del, kunna påräknas för ändamålet, då deras stränder redan delvis vore bebyggda och bebyggandet sannolikt i en framtid komme att ökas, hvadan en dyr inlösen af stora markområden blefve nödvändig för att hindra vattnets förorenande. Men vid på Lidingön anställda borrhningsförsök hade vatten merendels lätt erhållits i riklig mängd. Sålunda hade för Aktiebolaget Lidingö

villastad utförts tvenne brunnsborrningar, den ena i grus 8 meter djupt, den andra i berg 55 meter djupt. Enligt meddelad uppgift gifvo de tillsammans omkring 15,000 timliter godt dricksvatten, propumpning hade ägt rum i 42 dygn utan uppehåll och utan att vattentillgången minskats. Dessa resultat hade bestämt nämnda aktiebolag att taga för villastaden erforderligt vatten från dessa brunnar. På liknande sätt syntes alltså det för flottstationen erforderliga dricksvattnet kunna anskaffas. Emellertid torde det ej dröja länge innan Lidingön inkorporerades med Stockholms stad, då i samband med blifvande bankfyllning öfver Lilla Värtan vattenledning från stadens vattennät kunde påräknas, liksom gas och elektrisk kraft lätteligen därifrån kunde erhållas, om man ej föredroge att anlägga eget gas- och elektricitetsverk. Afståndet från Elfvik till Stockholms stads gas- och elektricitetsverk vid Värtan beräknades till omkring 10 kilometer. Beredandet af aflopp mötte vid Elfvik inga svårigheter, då terrängen öfverallt vore affallande mot stränderna.

I och för sjökommunikationernas underlättande borde tvenne mindre hamnbryggor ordnas utom varfsområdet, en vid hvardera stranden af Hustega- och Askrikefjärdarna, af hvilka åtminstone den ena borde äga tillgång till järnvägsspår.

För att möjliggöra ett eventuellt uteslutande ur stationsplanen af det omnämnda strandområdet längs Hustegafjärden mellan varfsgränsen och Långnäs egors gräns mot Yttringe hade en alternativ plan uppgjorts, enligt hvilken järnvägen framginge i dalsänkan längs nuvarande landsväg och inkomme på varfvets högre upp och mera centralt invid varfvets hufvudingång. I samband härmed hade spåranordningarna något ändrats och därmed också placeringen af de byggnader, hvilkas läge berodde af järnvägsspåren. För att visa möjligheten af att utdraga kurvspår med minst 180 meters radie på de utskjutande bryggorna hade dylika spåranordningar blifvit framställda å denna plan, men det i hufvudförslaget angifna spårssystemet kunde med obetydlig modifikation af ingångsspåret jämväl användas här utan att kostnaden på grund af spåranordningen i ena eller andra fallet afsevärdt ökades. Däremot medförde detta alternativförslag en icke obetydlig ökning af schaktningskostnaderna, nämligen:

i stora förslaget 10,000 kbm. schaktning à kronor 4,50, 45,000 kronor,

i mindre förslaget 86,000 kbm. schaktning à kronor 4,50, 360,000 kronor, beroende på ökad schaktning vid kanslihuset och å planet närmast öster om varfsingången.

*Alternativ
planordning
för stationen.*

I stadsplanen för stationen förorsakade detta alternativ en omplacering af officersbostäderna, för hvilka plats utan svårighet kunde beredas å annat håll inom området. Mellan varfsgränsen och det privata området borde dock i detta fall en mindre strandlängd ingå för att bereda samhället tillträde till stranden på denna sidan äfvensom här medgifva en eventuell varfsutvidgning.

Ehuru de sakkunnige ansett sig böra framställa detta alternativ för att visa, att flottstationsplanen kunde realiseras vid Elfvik äfven om förvärfvandet af det här befintliga villaområdet skulle visa sig stöta på alltför oöfverstigliga hinder, vore det gifvet att med tanke på samhällets framtida utveckling det vore särdeles önskvärdt, att det fullständiga förslaget kunde orubbadt genomföras och anordningarna fullföljas i öfverensstämmelse därmed.

Af de vid sakkunniges betänkande den 8 november 1906 fogade kostnadsförslag m. m.^{*)} framgår följande.

Anläggningskostnaden för ett marinetablissement vid Elfvik af den utsträckning, som afses i 1900 års kommittébetänkande (*stora förslaget*) och med användande i tillämpliga delar af samma à-priser, som beräknats af 1900 års kommitté, tillökade i öfverensstämmelse med de i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande den 30 juli 1904 angifna grunder uppgår

för varfvet till	kronor 22,555,068: —
» stationen till	» 6,112,900: —
» anläggningar, gemensamma för station och varf, till	» 2,249,000: —
» anläggningar, som blefve nödvändiga för stationen såsom enskild kommun (exempelvis yttre belysning, vattenledning, hamnanordningar etc.)	» 1,101,032: —
Summa kronor	32,018,000: —
Härtill komme bostadsbyggnader	kronor 14,113,000: —
Summa kronor	46,131,000: —

Anläggningskostnaden för ett marinetablissement vid Elfvik enligt *det mindre förslaget*, motsvarande det den 21 april 1906 afgifna förslaget till dylikt etablissement vid Lilla Värtan och Lindarängen—Kaknäs, beräknas uppgå

^{*)} Se Bil. A vid detta protokoll.

för varfvet till	kronor	18,329,448: —
› stationen till	›	3,403,500: —
› gemensamma anläggningar till	›	2,129,000: —
› nödvändiga anläggningar för stationen såsom kommun till	›	700,922: —
Summa kronor		24,562,870: —
Härtill komme bostadsbyggnader	kronor	4,529,000: —
Summa kronor		29,091,870: —

På sätt jag redan nämnt, har utredningen angående den afsedda förflyttningen af flottstationen omfattat jämväl frågan om eller i hvad mån medel till förflyttningen kunde beredas genom försäljning af Skepps- och Kastellholmarna samt Galervarfvet; och anhåller jag nu att få i korthet redogöra för hvad i detta hänseende uti ärendet förekommit.

För utredning af en viss del utaf denna fråga har såsom sakkunnig varit i departementet tillkallad dåvarande amanuensen i riksarkivet, numera professorn Sam. Clason.

Af den utaf professor Clason gjorda utredningen framgår, bland annat, att flottans station i Stockholm till omkring åren 1638—1640 varit nuvarande Blasieholmen, på den tiden kallad Skeppsholmen. Vid nämnda tid hade stationen börjat flyttas till nuvarande Skeppsholmen, hvars dåvarande namn varit Lustholmen. Denna syntes dittills varit använd af hofvet, som å densamma hade en trädgård. Någon öfverlåtelseurkund vore ej bekant och hade säkerligen ej ansetts behöflig, då kronans dispositionsrätt öfver Lustholmen utan tvifvel varit oomtvistlig. I hvarje fall hade holmen på den tiden icke tillhört Stockholms stad eller räknats såsom någon del af dess område. Äfven Norrström hade vid tiden för flottans förflyttning till Skeppsholmen disponerats af kronan. Nuvarande Kastellholmen, i äldre tid kallad Notholmen och vid midten af 1600-talet ofta benämnd Lilla Beckholmen eller Gamla Beckholmen, hade från första början af flottans förläggande till Skeppsholmen alltid utgjort ett slags bihang till densamma.

Förflyttningen af flottans hufvudstation till Karlskrona hade medfört, att efter 1680 utvecklingen af dess station i Stockholm icke fortgått så som dittills. En del af flottan hade dock fortfarande varit förlagd därstädes, och hade vattenrätten vid Skepps- och Kastellholmarna blifvit alltjämt, såsom förut, af kronan på mångfaldigt sätt utnyttjad.

I fråga om det s. k. Galervarfvet har af professor Clason om-

*Utredning
angående
beredande af
medel till flott-
stationens
förflyttning
genom försälj-
ning af Skepps-
och Kastell-
holmarna samt
Galervarfvet.*

*Yttranden med
anledning af
väckt fråga
om det nu-
varande sta-
tionsområdets
försäljning till
Stockholms
stad.*

förmälts, hurusom det år 1722 inför den s. k. statskommissionen vid öfverläggning om flottans behof bragts å bane frågan om galerernas bevarande. Man hade då funnit det angeläget, att galererna blefvo uppdragna på land och, enligt till Kungl. Maj:t afgifven berättelse lämnat två personer i uppdrag att utse tjänlig plats för galererna. Dessa personer hade, enligt samma berättelse, förmält, att på Djurgården »utom staketet» skulle finnas en plats, hvarpå alla galererna kunde stå och väl bevaras. I anledning af denna berättelse och tillika gjord hemställan hade Kungl. Maj:t samma år befallt, att samma plats på Djurgården skulle blifva viss ämbetsman vid flottan inrymd, och arbete för beredande af plats för galererna därstädes hade under nämnda år jämväl börjat. Att den sålunda upplåtna platsen vore densamma som den ursprungliga, södra delen af det nuvarande Galervarfvet, lede icke det minsta tvifvel, och att detta sålunda upplåtne område icke på något sätt ingått i det till amiralitetskrigsmanskassan redan under 1600-talet donerade, framginge såväl af den nya upplåtelsens tillkomst som däraf, att det till krigsmanskassan donerade området, hvilket benämndes Djurgårdsvarfvet, bevisligen vid denna tid varit utarrenderadt och först 1729 öfvertagits af flottan, under det att det nu upplåtne området omedelbart tagits i besittning såsom galervarf. År 1752 hade vidare Kungl. Maj:t bestämt, att den på Djurgården gent emot Skeppsholmen ifrån den s. k. Lejonkulan ner till eschaloupebron längs stranden varande platsen skulle till flottan aflämnas för anordnande af galerskjul. På sådant sätt hade det nuvarande Galervarfvet till flottan öfverlämnats från Djurgården på tider, då dithörande partier af denna ännu lydde under Danderyds skeppslag, icke Stockholms stad, och hade området i flottans hand från första stund användts hufvudsakligen för sådana ändamål, som kräfde obehindrad disposition af såväl strand- som vattenområde. Med hänsyn härtill hade både strandlinjer och därutanför varande hamnområde apterats för ifrågavarande ändamål genom såväl allehanda byggnadsarbeten på land och i vattnet som utfyllningar, uppmuddringar m. m. Kronan hade sålunda vid Galervarfvet själf skapat både stränder och hamn. Jämväl under 1800-talet hade kronan på samma sätt begagnat sin vattenrätt därstädes.

Då nu fråga uppstod om dessa områdens försäljning, syntes det ligga närmast till hands att antaga, att Stockholms stad skulle vara villig att inköpa desamma.

Med anledning häraf anhöll i skrifvelse till öfverståthållareämbetet den 2 september 1901 dåvarande departementschefen, att ämbetet ville inhämta Stockholms stadsfullmäktiges underdåniga yttrande, om och

under hvilka villkor Stockholms stad skulle vara villig att från kronan förvärfva Skepps- och Kastellholmarna samt Galervarfvet område.

Innan detta ärende hos stadsfullmäktige förekom, afgåfvos tjänsteutlåtanden af, bland andra, stadsingenjören. Denne anförde, att det ej syntes vara något behof för staden, att de ifrågavarande områdena nu upplättes till bebyggande. På kajutrymme vid Saltsjön syntes däremot staden för närvarande lida brist, hvarför en del af de utmed sjön belägna områdena för detta ändamål kunde vara för staden erforderliga. En trafik, som med fördel kunde där förläggas, vore skärgårds- och lokaltrafiken, hvilken ej vore i behof af järnvägsförbindelse.

Någon angelägenhet för staden att nu förvärfva hela Skepps- och Kastellholmarna samt Galervarfvet syntes emellertid icke förefinnas. Han ansåge det ej behöfva befaras, att några delar af ifrågavarande områden blefve afyttrade till andra, med mindre en fastställd stadsplan funnes och äfven, åtminstone till en del, utförd; och borde staden då hafva tillfälle uppställa sina villkor. Byggnadsstadgan för rikets städer och expropriationslagen syntes ej kunna så tolkas, att det ålåg stadsfullmäktige att äfven mot sitt bestridande antaga en stadsplan och därefter medelst expropriation förvärfva gatumarken och bekosta gatornas ordnande.

Han föreslog därför, att staden skulle förklara sig villig att inköpa den mark å Skepps- och Kastellholmarna samt vid Galervarfvet, som erfordrades för anläggande af kajer med därtill hörande strandgator. För det vattenområde, som kunde komma att erfordras för anläggande af kajer och strandgator, syntes staden icke böra lämna någon särskild ersättning. Den fasta mark, som erfordrades till strandgator vid holmarna och Galervarfvet, borde icke betalas med mera än 34 kronor per kvadratmeter vid holmarna och 23 kronor per kvadratmeter vid Galervarfvet. Enligt två redan uppgjorda förslag till stadsplaner för ifrågavarande områden skulle med denna beräkningsgrund inköpskostnaderna för den sålunda föreslagna marken uppgå enligt det ena förslaget till 776,070 kronor och enligt det andra till 1,215,455 kronor.

Skulle däremot stadsfullmäktige anse staden böra förvärfva hela Skepps- och Kastellholmarna samt Galervarfvet, förklarade han sig anse, att staden icke borde betala mer än för Skepps- och Kastellholmarna 5,803,506 kronor, med afdrag af kostnaden för två broar, och för Galervarfvet 2,168,418 kronor, med tillägg af värdet å dockan med tillhörande område.

Yttranden
medanledning
af väckt fråga
om det nu-
varande sta-
tionsområdets
försäljning
till Stockholms
stad.

Uti underdånig skrifvelse den 14 mars 1902 hafva stadsfullmäktige härefter förmält, att, då Stockholms stad under en nära framtid måste göra sig beredd att anskaffa högst betydliga penningssummor för realiserandet af många på dagordningen stående stora företag, hvilkas utförande ej kunde undanskjutas, och vid sådant förhållande staden ej borde inlåta sig på sådana nya företag af stor omfattning, hvilkas genomförande ej påkallades af särskilda anledningar eller trängande behof, staden för närvarande ej vore villig att förvärfva ifrågavarande holmar och område.

Häruppå anmodade dåvarande departementschefen under år 1903 arkitekten J. L. Peterson att uppgöra förslag till ordnande och bebyggande af Skepps- och Kastellholmarna samt Galervarfvet med iakttagande af att kronan genom berörda områdets upplåtande erhöles största möjliga vinst. Sedan dylikt förslag från arkitekten Peterson inkommit, anmodade departementschefen bemålde Peterson samt ingenjören Th. C. O. Örtenblad och byggmästaren J. Sjöqvist att såsom sakkunnige verkställa ytterligare utredning i samma fråga. De sålunda tillkallade sakkunnige afgåfvo den 30 november 1903 sitt betänkande, därvid voro fogade två alternativa förslag till de ifrågavarande områdenas försäljning. Någon närmare redogörelse för innehållet i dessa förslag anser jag emellertid ej nu erforderlig, då de synas mig icke kunna läggas till grund för någon framställning till Riksdagen i ämnet. Det torde böra nämnas, att sedan öfverståthållareämbetet den 15 september 1905 anmodats inhämta stadsfullmäktiges i Stockholm yttrande rörande oförmälda förslag, stadsfullmäktige i underdånigt yttrande den 17 maj 1906 af anförda skäl funnit förslagen vara af beskaffenhet, att staden icke kunde utfästa sin medverkan till deras genomförande, hvaruppå öfverståthållareämbetet, med öfverlämnande af stadsfullmäktiges yttrande samt under erinran, att förslagen såväl hvad anginge stadsplan som ifrågasatt markupplåtelse till Stockholms stad erfordrade stadsfullmäktiges bifall, i underdånigt utlåtande den 19 juli 1906 ansett förslagen icke i ärendets skick kunna vinna något godkännande.

På sätt jag förut nämnt, erhöles generallotsdirektören Linder, f. d. öfverdirektören Svenson och arkitekten Peterson den 24 juli 1905 i uppdrag att såsom sakkunnige jämväl uppgöra en plan för försäljning af det nuvarande stationsområdet. Ett utdrag af bemålde sakkunniges den 21 april 1906 afgifna betänkande, såvidt det afser denna fråga, torde få såsom Bil. B. bifogas detta protokoll. Ur betänkandet finner jag mig nu böra anföra följande. Då stationens förflyttning skulle kräfva en tid af åtta år och det gamla stationsområdet först efter denna tid skulle kunna tagas i besittning för annat ändamål, an-

såge de sakkunnige tiden ännu icke vara mogen för ett bestämdt fastslående af försäljningsvärdet. Många omständigheter kunde under tiden komma att inverka på värdesättningen och den beräknade kontanta inkomsten, hvilken för öfrigt i väsentlig grad vore beroende af dels huru stora områden, som staten kunde finna lämpligt att reservera för egna byggnadsbehof, dels ock hvilken öfverenskommelse, som slutligen kunde komma till stånd med Stockholms stad rörande öfvertagandet af gator, öppna platser, hamnplaner och kajer m. m. De sakkunnige hafva emellertid i allt fall enligt i betänkandet närmare angifna grunder företagit en värdering af områdena och därvid uppskattat dem, vissa utfyllningar mellan holmarna inräknade, till ett värde af i rundt tal 24,000,000 kronor. I detta belopp ingår ock det beräknade värdet å de delar af områdena, som de sakkunnige ansett böra reserveras för kronans behof. De sakkunnige hafva därvid framhållit önskvärdheten af en omfattande utredning rörande användningen af dessa områden. I detta afseende ville de sakkunnige fästa uppmärksamheten på alla de på dagordningen stående byggnadsfrågor för statens behof, såsom byggnader för Kungl. Maj:ts kansli, marinförvaltningen, generallandtmäterikontoret med rikets allmänna kartverk, kammarrätten och kammarkollegium, domänstyrelsen, medicinalstyrelsen, lotsstyrelsen, statistiska centralbyrån, generalstaben med krigsarkivet, krigs- och sjökrigshögskolorna m. fl. Det torde få anses obestriddt, yttra de sakkunnige, att samlandet af ett flertal bland dessa ämbetsverk på en plats skulle för statens räkning medföra stora fördelar framför att hafva dem spridda på skilda platser inom hufvudstaden, äfvensom att den föreslagna platsen vore en af de förmånligaste, som kunde tänkas för ett dylikt ändamål med hänsyn till erforderligt utrymme och central belägenhet. Då de flesta af sålunda antydda byggnadsfrågor kräfde en jämförelsevis snar lösning, dels genom nybyggnader, dels genom förändring och ombyggnad af kronan tillhöriga äldre byggnader, kunde det enligt de sakkunniges mening ifrågasättas, huruvida icke det blefve för statsverket fördelaktigare och mera ekonomiskt att på kronan tillhörig mark å Skeppsholmen uppföra nybyggnader för statens behof, än att verkställa kostsamma om- och nybyggnader på kronan tillhöriga tomter i stadens centralare delar och på Riddarholmen. Många af kronans egendomar betingade nämligen enligt nu gällande tomtvärden priser uppgående till 500 kronor per kvadratmeter och vida därutöver, hvarpå som exempel kunde anföras gamla riksbankshuset, kanslihuset, huset n:o 36 Drottninggatan, gamla posthuset m. fl. och hvilka alla med fördel skulle kunna försäljas, om erforderlig mark reserverades å

Skeppsholmen för ifrågavarande behof; äfven byggnaderna på Riddarholmen skulle kunna med fördel försäljas, om alla ämbetsverk förlades till Skeppsholmen. Det syntes de sakkunnige icke uteslutet att en allsidig utredning härutinnan skulle komma att visa ett för kronan i ekonomiskt hänseende fördelaktigt resultat, hvarförutom ämbetsverken kunde sitta orubbade i sina nu innehafda byggnader, tills de nya ämbetslokaler på Skeppsholmen blefve färdiga.

*Framställning
från akademien
för de fria konsterna
ang. bebyggande af
Skepps- och
Kastell-
holmarna.*

Slutligen bör jag i detta sammanhang nämna, hurusom akademien för de fria konsterna i en underdånig skrifvelse den 28 april 1906 ansett det vara akademiens plikt att påkalla Kungl. Maj:ts uppmärksamhet af den estetiska sidan i fråga om det definitiva ordnandet af Skepps- och Kastellholmarna. Därvid har akademien anført, bland annat, att meningarna hos fackmän vore mycket delade angående bästa sättet att bebygga holmarna, äfven med hänsyn tagen till erhållandet af största möjliga penningvaluta samt att hos alla en varm önskan gjorde sig gällande, att, samtidigt med utnyttjandet af lämpliga partier af holmarna för uppförandet af monumentala byggnader, hvartill de i så sällsynt hög grad lämpade sig, öfriga partier måtte lämnas obebyggda och andra åter bebyggas på sådant sätt, att holmarnas karaktär af vattenomflutna oaser midt i den öfriga stenstaden i möjligaste mån blefve tillvaratagen och bibehållen; och har akademien hemställt, att det slutliga afgörandet af denna fråga måtte föregås af en allmän täflan.

*Departements-
chefens
yttrande.*

De utredningar, som blifvit förebragta i föreliggande fråga, gifva uppenbart vid handen, att varfvet vid flottans nuvarande station i Stockholm icke närmelsevis tillfredsställer de fordringar, som i afseende å varfsdriften öfverhufvud och särskildt i mobiliseringshänseende måste ställas på ett modernt örlogsvarf. Vidare framgår af utredningen, att förläggning af någon afsevärdt ökad materiel utöfver den nu till stationen förlagda icke kan äga rum utan omfattande anordningar, hvilka skulle medföra en kostnad af omkring tio millioner kronor, samt att, äfven om dylika anordningar blefve vidtagna, det nuvarande stationsområdet skulle blifva otillräckligt för den fartygsmateriel, som under vissa förhållanden kunde af strategiska skäl behöfva där förläggas, hvartill komme att stationen, sedan sålunda ifrågasatta anordningar vidtagits, skulle sakna hvarje möjlighet till vidare utveckling. Vid sådant förhållande anser jag en förflyttning af stationen till annan lämplig plats

vara ur såväl militär som ekonomisk synpunkt oundgängligen nödvändig. Denna fråga tränger så mycket mera till en snar lösning, som i afvaktan på besluts fattande om stationens förflyttning under hela den tid, utredningarna pågått, å stationen endast sådana åtgärder vidtagits, hvilkas uppskjutande varit omöjligt och som inneburit ett provisoriskt ordnande för att kunna fylla de nya kraf, som under tiden uppstått. Till varfvet hörande verkstäder och anordningar af allehanda slag, tjänstelokaler, kaserner, bostäder m. m. äro i behof af genomgripande reparationer, förändringar och utvidgningar.

Vid valet af plats för en ny station är man af strategiska skäl hänvisad till området mellan Stockholm, å ena, samt Vaxholms och Oskar-Fredriksborgs fästning, å andra sidan. För de platser inom detta område, som för ändamålet kunna komma i fråga och blifvit undersökta, samt för de fördelar och nackdelar, som de olika platserna ansetts erbjuda, är redan utförligt redogjort. Af redogörelsen har ock framgått, att bland de föreslagna platserna två framför de öfriga äro synnerligen ägnade för anläggning af ett marinetablissement. Det ena är Kaknäsområdet å Djurgården, det andra Elfvik å Lidingön.

Alla, som i frågan yttrat sig, hafva ansett Kaknäs vara för ändamålet en synnerligen lämplig plats. Mot förslaget att välja Kaknäs till station för flottan talar enligt min mening endast det höga värde, som området ansetts äga. Ladugårdsgärdeskommittén har, såsom jag redan omförmält, beräknat, att den mark, som af flottstationskommittén föreslagits bära afses för den nya stationen, skulle i sinom tid kunna inbringa en behållning af omkring fyrtio millioner kronor. Visserligen hafva tvifvelsmål försports i fråga om riktigheten af en sådan värdesättning, men tydligt är i allt fall, att området, i och med det att Ladugårdsgärdet upplåtes till bebyggande och erhåller goda kommunikationer, måste anses representera ett synnerligen högt värde. Detta oaktadt skulle jag emellertid ej tvekat att föreslå stationens förflyttning till Kaknäs, därest ej utredningarna gifvit vid handen, dels att lämplig plats för stationen kan beredas å och vid Elfvik, dit, enligt numera vunna upplysningar, goda järnvägskommunikationer utan svårighet eller särdeles stor kostnad låta sig anordna, dels att för en station därstädes erforderlig mark torde kunna förvärfvas för ett belopp, som lär få anses ej obetydligt understiga det för flottstation ifrågasatta Kaknäsområdets nuvarande värde, dels ock att anläggningskostnaden för ett marinetablissement vid Elfvik icke torde komma att ställa sig dyrare än kostnaden för ett sådant etablissement af motsvarande omfattning vid Kaknäs.

Jag anser mig emellertid ej böra underlåta att nämna, hurusom från militära myndigheter uttalats vissa betänkligheter mot anläggning af en flottstation å Lidingön, såsom att Lidingön skulle mera än Kaknäsområdet vara utsatt för möjligheten af beskjutning från en eventuell fiende m. m. Enligt min mening är dock faran för en effektiv beskjutning ej så synnerligen mycket större för Lidingön än för Kaknäs. Så har ock flottstationskommittén, såsom jag redan nämnt, ansett Lidingön just med hänsyn till krafvet på en tryggande belägenhet intaga ett framstående rum. Vidare får jag erinra därom, att Stockholms fasta försvar åt sjösidan i allt fall inom en snar framtid måste, på sätt ock framhållits af cheferna för generalstaben och flottans stab vid afgifvande af förslaget till gemensam plan för rikets försvar, stärkas, i hvilket afseende utredning genom särskildt tillkallade sakkunnige nu pågår, och att därest, såsom är att förvänta, ett sålunda ifrågasatt stärkt försvar kommer till stånd, den tilltänkta stationen vid Elfvik skulle vinna än ytterligare tryggad belägenhet.

I fråga om anläggningen af det nya etablissemnet anser jag, att detsamma tillsvidare bör erhålla i det närmaste den omfattning, som afses i det af de sakkunnige i betänkandet den 8 november 1906 upptagna mindre förslaget, d. v. s. ungefär enahanda omfattning, som det af 1902 års sakkunnige utarbetade minskade förslaget till flottstation vid Kaknäs angifver.

Till närmare upplysning om läge och plan för det ifrågasatta etablissemnet m. m. torde vid protokollet få fogas *dels* en karta öfver Stockholms skärgård med särskildt angifvande af de platser, som varit ifrågasatta för anläggning af dylikt etablissemnet, *dels* en karta öfver Elfvik med därifrån afsöndrade lägenheter, *dels* ock i förminskad skala de vid betänkandet den 8 november 1906 under bil. n:r 1 och 2 fogade förslagsskisser.

I afseende å bostäder för den personal, som vid etablissemnet skulle hafva sin verksamhet, anser jag, att förutom åt det befäl med vederlikar, som sedan gammalt ansetts böra bo å stationen, bostäder måste vid stationen beredas dels åt öfrigt befäl med vederlikar i de beställningar, där tjänsten sådant kräver, dels ock åt allt underbefäl med vederlikar och manskap. Likaså måste, på sätt såväl myndigheter som sakkunnige vid upprepade tillfällen framhållit, jämväl de daglönare, som tjänstgöra å varfvet, erhålla bostäder vid stationen. Redan nu, då stationen är belägen jämförelsevis centralt i hufvudstaden, hafva afse-

värda olägenheter i fråga om daglönarnas arbete uppstått till följd där-af, att deras hem varit aflägsat belägna från arbetsplatsen, och hafva varfscheferna vid upprepade tillfällen framhållit nödvändigheten af att bostäder i närheten af arbetsplatsen genom kronans försorg bereddades daglönarna. Med det aflägsnare läge, stationen nu skulle erhålla, är det än mera nödvändigt, att där beredas bostäder för varfvets daglönare. Utan detta lär det ej blifva möjligt att där upprätthålla en fast, duglig arbetarstam för varfvet.

Hvad beträffar frågan om myckenheten af den personal, för hvilken bostäder för närvarande borde beredas, hafva de sakkunnige uti det den 8 november 1906 afgifna mindre förslaget, i likhet med de sakkunnige, som afgåfvo 1902 års betänkande, utgått från den förutsättningen, att denna personal skulle kunna inskränkas till stationsbefälhafvare, varfschef, 4 regementsofficerare och vederlikar, 8 kaptener och vederlikar, 6 subalternofficerare och vederlikar, 91 underofficerare och vederlikar samt 600 gemenskap och daglönare. Emellertid torde det med afseende å det blifvande etablissemangets jämförelsevis aflägsna läge från staden blifva nödvändigt att bereda bostäder åt ett väsentligt större antal personer än som sålunda ifrågasatts på det att ej mindre arbetena å varfvet måtte kunna med tillbörlig kraft bedrivas än äfven tjänsten å stationen vederbörligen utöfvas. Öfver behovet i detta afseende har förslagsvis upprättats en tablå, hvilken torde få bifogas protokollet (Bilaga C). Den ökning i kostnaden för kaserner och bostäder, som af nu omnämnda förhållande föranledes, belöper sig för kasernerna till 788,900 kronor och för bostäderna till 6,318,375 kronor. Däremot lär en minskning i kostnaderna för bostadshusen kunna beredas därigenom, att förutom mangårdsbyggnaden å Elfvik, i hvilken lämpligen bostad för varfschefen kunde beredas, möjligen äfven den s. k. inspektorsbyggnaden å Elfvik samt en eller annan af de å det ifrågasatta stationsområdet befintliga villabyggnaderna äfven framdeles torde kunna tagas i anspråk såsom bostadshus.

De å förslagsskissen till ny station (Bil. N:r 1 till betänkandet den 8 november 1906) med gråbrun färg betecknade byggnadskvarteren äro afsedda att mot skäligen ersättning upplåtas åt enskild företagsamhet för bebyggande.

I det mindre förslaget äro några byggnader för kyrka, sjökrigshögskola, sjökrigsskola och sjökarteverk icke upptagna; och anser jag, hvad de tre sistnämnda byggnaderna beträffar, att äfven vid en framtida utveckling af stationen plats för dem icke bör å stationen afses.

I de af de sakkunnige uppgjorda kostnadsförslagen hafva ej upptagits kostnaden för uppförande af ammunitionsförrädsbyggnad. Jag anser dock, att i stationsanläggningen måste upptagas dylik byggnad af de dimensioner, som motsvara anläggningen i dess helhet enligt det mindre förslaget; kostnaden för densamma komme enligt uppgjord beräkning ej att öfverstiga 200,000 kronor.

Den mark, som för anläggning af en flottstation vid Elfvik nödvändigvis måste förvärfvas, utgöres af *dels* egendomen Elfvik med underlydande, bestående af hemmanen $\frac{1}{4}$ mantal frälse Elfvik, $\frac{1}{4}$ mantal frälse Långnäs samt $\frac{1}{8}$ mantal frälse Räf Viken och Väster Yttringe skogsdel med undantag af de därifrån afsöndrade lägenheterna Fredriksborg n:r 1, Elfviks skolplan n:r 1, Furutorp n:r 1, Ekudden n:r 1, Elinshill eller Elinshäll n:r 1, 2 och 3, Skogshem n:r 1 och 2, Kullen n:r 1, Metsola n:r 1 och 2, Liden n:r 1 och 2, Solhem n:r 1 och 2, Dufholmen n:r 1, Fiskarudden n:r 1, 2, 3 och 4, Hagen n:r 1 och 2, Lilla Räf Viken n:r 1 samt Bjälbo n:r 1 och 2, *dels* förenämnda lägenheter Solhem n:r 1 och 2, Dufholmen n:r 1, Fiskarudden n:r 1, 2, 3 och 4, Liden n:r 1 och 2 samt Hagen n:r 1 och 2. Hvad angår förvärfvande af någon eller några af de öfriga nyss nämnda lägenheterna jämte vissa från dem afsöndrade lägenheter skall jag senare härtill återkomma.

I fråga om egendomen Elfvik med underlydande har marinförvaltningen, jämlikt ämbetsverket den 1 i denna månad meddeladt nådigt bemyndigande, med ägaren, öfverstelöjtnanten m. m. Albert Janse afslutat ett köpeaftal (Bil. D) hvarigenom, under förbehåll af Riksdagens godkännande af aftalet, egendomen inköpts åt kronan mot en köpeskillning af 2,187,960 kronor 79 öre.

Nedanstående tablå angifver areal och taxeringsvärde å de från Elfvik afsöndrade lägenheterna Solhem n:r 1 och 2, Dufholmen n:r 1, Fiskarudden n:r 1, 2, 3 och 4, Hagen n:r 1 och 2 samt Liden n:r 1 och 2, hvilka skola ingå i marineta blissementet äfvensom de ersättningar, lägenheternas ägare vid underhand gjorda förfrågningar fordrat för lägenheternas afstående till kronan.

Namn	N:r	Areal			Taxerings- värde kronor	Grund, efter hvilken ersättning fordras, eller begärd köpeskillning.
		Hektar	Ar	Kva- drat- meter		
Solhem	1	1	13	30	16,500	Köpeskillning: 175,000 kronor.
"	2	—	64	30		
Dufholmen	1	1	91	—	42,000	" 328,000 "
Fiskarudden	1	1	20	50	27,000	" 150,000 "
"	2	—	16	60		
"	3	—	79	28		
"	4	—	7	80		
Hagen	1	1	78	20	50,000	" 300,000 "
"	2	2	65	42		
Liden	1	1	89	—	7,000	22,5 öre per kvadratfot = 48,249 kr.
"	2	1	73	40	17,000	Köpeskillning: 75,000 kronor.

Hvad angår lägenheterna Lilla Räfviken n:r 1 och den härifrån afsöndrade lägenheten Lilla Räfviken n:r 2, Bjälbo n:r 1 och 2, Metsola n:r 1 och 2, Kullen n:r 1 och den från Skogshem n:r 2 afsöndrade lägenheten Kullen n:r 2, Skogshem n:r 1 och 2 och Elinshill n:r 1, 2 och 3, hvilkas intagande i planen för den nya stationen väl är önskligt, men ej oundgängligen nödvändigt, inhämtas arealen och taxeringsvärdet af dessa lägenheter äfvensom begärdt pris af följande tablå:

Namn	N:r	Areal			Taxerings- värde kronor	Grund, efter hvilken ersättning fordras, eller begärd köpeskillning.
		Hektar	Ar	Kva- drat- meter		
Lilla Räfviken	1	4	92	68	44,900	Köpeskillning: 250,000 kronor,
"	2	—	91	—		" 72,000 "
Bjälbo	1	2	2	75	30,000	" 250,000 "
"	2	1	21	—		
Metsola	1	2	96	40	60,000	" 268,410 "
"	2	1	74	50		

Namn	N:r	Areal			Taxerings- värde kronor	Grund, efter hvilken ersättning fordras, eller begärd köpeskilling.
		Hektar	Ar	Kva- drat- meter		
Kullen	1	3	17	90	40,000	Köpeskilling: 196,650 kronor
"	2	—	6	50		
Skogshem	1	6	31	90	75,000	" 510,000 "
"	2	2	11	94		
Elinshill	1	5	6	45	74,000	20 öre per kvadratfot = 155,107 kronor jämte ersättning för byg- nader enligt brandförsäkringsvär- det med 69,000 kronor eller till- hopa 224,107 kronor.
"	2	—	16	20		
"	3	1	61	—		

Samtliga försäljningsanbudena å lägenheterna med undantag af Elinshill n:r 1, 2 och 3 samt Liden n:r 1 och 2, synas mig vara så högt tilltagna, att de icke torde kunna af kronan antagas. Lägenheterna Elinshill n:r 1, 2 och 3 samt Liden n:r 1 anser jag böra inköpas till för dem fordrade pris. Äfven anbudet å Liden n:r 2 lär, ehuru något högt, kunna af kronan antagas. De öfriga lägenheter, som må finnas för etablissemnet erforderliga, torde få medelst expropriation förvärfvas, därest ej underhand för kronan förmånligare köpevillkor än de nu erbjudna kunna utverkas. En uppgjord förslagsskiss, som torde få protokollet bifogas, visar en alternativ plan för varf och station vid Elfvik samt sträckningen af järnvägen till etablissemnet under förutsättning att vissa med gul färg betecknade lägenheter ur stationsförslaget utslutas.

I den af de sakkunnige beräknade kostnaden för ett flottetablissemnet å Elfvik ingår jämväl kostnaden för järnvägsanläggning från Stockholm till etablissemnet. Denna kostnad synes mig emellertid ej böra upptagas bland kostnaderna för etablissemnet. Såsom förut nämnts har Lidingö trafikaktiebolag hos Kungl. Maj:t sökt koncession å anläggning af normal- och dubbelspårig järnväg å och till Lidingön. Därest Kungl. Maj:t skulle finna godt bevilja den sökta koncessionen, lär Kungl. Maj:t icke underlåta att därvid fästa sådana villkor, att den blifvande flottstationens behof af järnvägsförbindelse med fastlandet varder behörigen tillgodosedd. Skulle åter Kungl. Maj:t finna lämpligt, att staten själf bygger järnväg till Lidingön, och fördenskill icke bi-

falla den sökta koncessionen, lärer kostnaden för anläggning af sådan järnväg, hvilken med all sannolikhet skulle bära sig själf, icke bära bestridas af medel från femte hufvudtiteln.

Kostnaden för en stationsanläggning vid Elfvik i enlighet med det af de sakkunnige den 8 november 1906 uppgjorda mindre förslaget skulle belöpa sig till kr. 29,091,870: —

Härtill bör läggas kostnaden		
för beredande af erforderlig ökning		
af kasernutrymme	kr.	788,900: —
» antalet bostadshus	»	6,318,375: —
för uppförande af ammunitionsförräds-		
hus	»	200,000: —
		<u>7,307,275: —</u>
	Summa kr.	36,399,145: —

Från sistnämnda belopp bör emellertid dragas beräknade kostnaden för järnvägsanläggning till Lidingön..... » 1,789,000: —

Skillnaden kr. 34,610,145: —
skulle alltså utgöra anläggningskostnaden för etablissem-
mentet.

Härtill får emellertid läggas ersättningsbeloppet för erforderliga markförvärf m. m., beräknadt till i
rundt tal..... » 3,500,000: —

hvidan totalkostnaden för etablissemmentet skulle
uppgå till kr. 38,110,145: —

Detta belopp får naturligtvis anses endast såsom approxima-
tivt, då hvarjehanda faktorer, hvilka icke nu låta sig förutses, utan
tvifvel kunna vid en så omfattande anläggning som den ifrågasatta verka
rubbningar i de uppgjorda beräkningarna. I beloppet ingår, såsom redan
är nämndt, jämväl kostnad för uppförande af erforderliga bostadshus. Enligt
det den 31 augusti 1900 afgifna kommittébetänkandet skulle kostnaderna för
bostadshus icke ingå i den stora kostnadssumman, utan utgå från en
särskild fond, som skulle förräntas med de hyresbelopp, som af bostä-
dernas innehafvare skulle erläggas. En dylik anordning finner jag mig
ej kunna förorda. När statens fördel fordrar, att stationen tillhörande
personal skall vara boende å stationen, synes mig också staten bära
utan särskild ersättning tillhandahålla denna personal lämpliga bostäder.

Emellertid är att märka, dels att i fråga om personal, som är berättigad till inkvarteringsbidrag, detta ej utgår, då fri bostad åtnjutes, dels att förmånen af fri bostad gifvetvis kommer att tagas med i beräkning vid bestämmande af aflöningen åt den för etablissementet erforderliga arbetarpersonalen. En verkställd beräkning visar, att sammanlagda beloppet af de inkvarteringsbidrag, som enligt för Riksdagen innevarande år framlagda förslag till stater skulle utgå till personal, motsvarande den, åt hvilken enligt tablå öfver behovet af bostäder (Bil. C) å det nya etablissementet skulle beredas bostäder efter i tablå angifna grunder, komme att utgöra 4,04 % ränta å byggnadskostnaden. Därvid har, hvad angår arbetarpersonalen, hvilken ej åtnjuter inkvarteringsbidrag, antagits, att densamma skulle emot vederlaget af fri bostad vidkännas minskning i eljest gängse aflöning, verkmästare och mästare med enahanda belopp som inkvarteringsbidraget till underofficer af motsvarande värdighet samt gift, resp. ogift daglönare med samma belopp som inkvarteringsbidraget till underofficerskorpral, resp. 1:a klass sjöman. Efter byggnadernas tagande i bruk borde naturligtvis de respektive anslagen till inkvarteringsbidrag beräknas minskade i förhållande till det ökade antal beställningar, hvarmed förmånen af fri bostad komme att följa.

I fråga om byggnaderna för etablissementet torde i öfrigt böra anmärkas, att icke fullständiga ritningar utan endast skisser till dem äro utförda till den omfattning, att de kunnat läggas till grund för kostnadsberäkningarna.

Att föreslå någon viss bestämd plan för stationsbyggnadsarbetets detaljerade utförande äfvensom att med säkerhet beräkna tiden för dess färdigställande torde i betraktande af de många okända och ovissa faktorer, som därvid samverka, knappast låta sig göra. Emellertid torde för beräkningen af de för anläggning af etablissementet erforderliga anslagsbehoven under den tid arbetena pågå i allt fall en skematisk plan för fördelning af byggnadsarbetet vara nödvändig. Förslag till sådan plan har uppgjorts af stationsingenjören Holmgren och torde få protokollet bifogas (Bil. E). Enligt denna plan beräknas det nya etablissementet skola färdigställas på en tidrymd af åtta år.

För erhållande af ett ändamålsenligt och framför allt ekonomiskt resultat måste arbetena, enligt min mening, ordnas efter så praktiska och moderna principer som möjligt. En framstående arbetschef, direkt lydande under Kungl. Maj:t och med jämförelsevis vidsträckt befogenhet, torde böra ställas i spetsen för hela arbetet, hvarjämte han borde få vid sin sida, jämte arbetskontrollanter till erforderligt antal, en arbetskommission, sammansatt af erfarna det praktiska lifvets män. I öfrigt håller

jag före, att hvarje år i sammanhang med framläggande för Riksdagen af förslag om anvisande af medel för arbetets bedrifvande under det kommande året jämväl bör framläggas arbetsredogörelse för det närmast förflutna året.

Hvad angår frågan om beredande af medel för betäckande af kostnaden för den nya stationsanläggningen anser jag densamma ej nu böra sättas i direkt beroende af frågan om försäljning eller användande på annat lämpligt sätt af Skepps- och Kastellholmarna samt Galervarfvet. I generallotsdirektören Linders, f. d. öfverdirektören Svensons och arkitekten Petersons utlåtande den 21 april 1906 hafva, såsom af det förut anförda framgår, fullgiltiga skäl angifvits för den mening, att sistberörda fråga ännu ingalunda är mogen för afgörande. Frågan om lämpligaste användningen för de nämnda områdena synes mig böra göras till föremål för ytterligare sakkunnig och allsidig utredning, hvilken torde kunna åvägabringas och föranleda beslut af Kungl. Maj:t och Riksdagen under tiden intill dess det nya marinetablissemnet hinner färdigställas.

Medel till inköp af mark för och anläggning af det nya etablissemnet synas mig böra beredas sålunda, att Riksdagen i lämpligen afpassade poster ställer till Kungl. Maj:ts förfogande för ändamålet erforderliga belopp, att framdeles ersättas antingen, därest beslut framdeles komme att fattas om försäljning af vissa områden af Skepps- och Kastellholmarna samt Galervarfvet, genom de för dessa områden inflytande försäljningsmedel och, för den händelse dessa medel ej skulle därtill förslå, genom de medel, som komma att inflyta vid den planerade försäljningen af mark å norra Djurgården, i den mån dessa medel icke redan äro af Riksdagen för annat ändamål afsedda, eller ock, därest en blifvande utredning skulle gifva vid handen, att Skepps- och Kastellholmarna samt Galervarfvet böra åt staten bevaras, uteslutande genom sist angifna medel.

Tillsviðare synes mig för ändamålet lämpligen böra anvisas ett förskott af 19,000,000 kronor, utgörande ungefärligen hälften af beräknade kostnaden för etablissemnet. Af detta belopp torde redan innevarande år erfordras dels 3,500,000 kronor till gäldande af ersättning för mark, som bör för etablissemnet förvärfvas, dels 500,000 kronor till bestridande af kostnaderna för de i planen för fördelning af byggnadsarbetet (Bil. E) under 1:o upptagna förarbeten m. m. För arbeten under år 1908 erfordras enligt samma plan ett belopp af 2,200,000 kronor.»

Till stöd för herr Bohnstedts ofvan omförmälda motion, har motionären anført följande:

»Att förhållandena vid flottans nuvarande station i Stockholm under

det senaste årtiondet visat sig vara allt mindre i stånd att möta de fordringar, som en nödvändig och tidsenlig utveckling af sjövapnet framkallat, äfvensom att dessa förhållanden icke utan allvarsamt men för hela vårt försvar kunna längre fortfaara, torde på grund af olika myndigheters upprepade och samstämmande uttalanden få anses ligga i öppen dag. Föreliggande utredningar gifva därjämte vid handen, att en modernisering af den *nuvarande flottstationen*, på grund af bristande utrymme, knappast står att erhålla, om och högst betydande kostnader därå nedläggas. Skeppsholmens och flottetablisementets centrala belägenhet midt uti Stockholms stads nuvarande hamnområde förorsakar redan trängsel och friktion med den alltjämt växande kommersiella hamntrafiken, ett förhållande som komme att ytterligare tillspetsas och försvåras, om flottetablisementet utvidgades. Den allvarsammaste betänkligheten ligger emellertid däruti att, oafsedt alla ekonomiska uppföringar, gränsen för flottstationens utvidgningsförmåga å Skepps- och Kastellholmarna samt Galervarfvet snart är uppnådd, hvarigenom nödvändigheten af en förflyttning af stationen ej ens nu kan undanskymmas. Inför detta faktum har en flyttning af stationen, så fort sig göra låter, inför alla fackmyndigheter länge framställt sig såsom en bjudande nödvändighet.

De strategiska utredningar, som företagits med hänsyn till flottans lämpligaste förläggning, hafva till den grad bekräftat och fastställt betydelsen af Stockholm såsom bas och förläggningsort för våra sjöstridskrafter, att något tvifvel om platsens lämplighet därför ej längre torde förefinnas. För att icke onödigt fördyra ett under alla förhållanden så kostsamt och vidtomfattande arbete, som anläggandet af en ny flottstation i sig innebär, har vid alla de utredningar, som i frågan förekommit, den förutsättningen inrymmts, att stationen borde ligga väl skyddad innanför Vaxholms och Oskar-Fredriksborgs befästningslinje. — Vidlyftiga undersöknings- och utredningsarbeten hafva härom pågått sedan flera år tillbaka; olika myndigheter hafva däröfver yttrat sig tillstyrkande, och sedan framställda detaljanmärkningar inarbetats i förslaget, förlägger detta den blifvande flottstationen till Lilla Värtan vid Lindarängen—Kaknäs å Norra Djurgården.

Med afseende på den blifvande flottstationens bäst skyddade läge ur taktisk synpunkt hafva flottans myndigheter, chefen för flottans stab och kungl. marinförvaltningen, inom hvilken en högre fortifikationsofficer deltagit i ämnets behandling, framhållit belägenheten vid Kaknäs såsom synbarligen fördelaktig, ja fördelaktigare än vid Elfvik, och är det gifvet att mot beskjutning af fartyg, som äro förlagda utanför de

fasta försvarslinjerna, ett så tillbakadraget läge som möjligt bakom befästningslinjen är att föredraga. (Kaknäs ligger nämligen 7 kilometer längre inom försvarslinjen än Elfvik.)

Hufvudstaden med alla dess riksviktiga anstalter och dess vidt utgrenade kommunikationscentrum måste under alla förhållanden betecknas som ett så viktigt operationsföremål för en fiende, att flottstationens förläggning dit svårligen kan öka dess vikt och betydelse. Samma praktiska skäl, som tala för att förlägga den nya flottstationen innanför den redan befintliga befästningslinjen Vaxholm—Oskar-Fredriksborg, tala därför till förmån för valet af ett sådant läge för stationen, att samma försvarsanstalter till lands i en framtid finna användning vid flottstationens som vid hufvudstadens försvar.

Det föreliggande kungl. propositionen om förflyttning af flottstationen i Stockholm från Skeppsholmen till Elfvik å Lidingön har sin förnämsta grund i den omständigheten, att Ladugårdsgärdet vid eventuell utläggning till stadsplan och därpå baserad tomtförsäljning af utsedda kommitterade beräknats äga ett tomtvärde af omkring 200 millioner kronor, hvaraf det ursprungligen till flottstation ifrågasatta området vid Kaknäs beräknades till ett värde af omkring 40 millioner kronor, under hvilka förhållanden det ansågs ekonomiskt fördelaktigare och mera genomförbart att afse hela Ladugårdsgärdet och Norra Djurgården till tomtförsäljning samt söka från enskild man förvärfva ett till flottstation lämpligt område till billigare pris och på längre afstånd från hufvudstaden.

Tomtförhållandena hafva emellertid, sedan den s. k. Ladugårdsgärdeskommittén afgaf sitt betänkande, undergått väsentliga förändringar. Stockholm stad har sedan dess förvärfvat vidsträckta jordområden såväl väster- som söderut, tillräckliga för tillgodoseendet af stadens vidgade tomtbehof under en nu ööfverskådlig framtid; en mängd villastadsanläggningar, inom hvilka tomtvärdena i förhållande till hufvudstadens äro relativt låga, hafva uppstått rundt omkring Stockholm, hvar till kommer att, sedan utsikten att tillfredsställande lösa Lidingöns kommunikationsfråga de sista åren betydligt ljusnat, faktiskt hela det vidsträckta Lidingöområdet numera bringats inom intressesfären för hufvudstadens tomtpolitik. Att under dessa förhållanden tänka sig ett realiserande inom rimlig tid af de stora tomtområden, staden äger å Ladugårdsgärdet och Norra Djurgården, till värden, hvilka närma sig de af kommitterade i utsikt ställda, torde ej längre kunna ifrågasättas. Flottstationens förläggande till Elfvik, hvilket gifvetvis i hög grad komme att underlätta Lidingöns inkorporering med hufvudstaden, skulle

därtill bringa denna ös vidsträckta områden i Stockholms tomtmarknad på en föga lägre nivå än Ladugårdsgärdestomternas samt därmed skapa en kraftig konkurrent till statens egna tomtförsäljningar. Å andra sidan torde det ej kunna jäfvas, att förläggningen af flottstationen till Kaknäsområdet å Norra Djurgården, mera än något annat medel, vore ägnadt att påskynda hufvudstadens utvidgning öfver Ladugårdsgärdet mot Värtahamnen och mot denna nya flottstation, hvarigenom de vidsträckta tomtområdena därstädes kunde på för staten förmånligaste sätt och på kortaste tid realiserast. Härtill kommer, att de ökade kontanta utgifterna för statsverket, som en förläggning af flottstationen till Elfvik skulle medföra och hvilka utgöras af afsevärda kostnader för inköp af erforderliga jordområden, för anläggande och trafikerande af 11 km. järnväg jämte fast bro öfver Lilla Värtan, ökade utgifter för gas-, vatten- och elektricitetsledningar, för bostäder, skolor m. m., hvilka, då de hopsummerade ej äro obetydliga, synas mig som ett plus till de stora utgifter, hvilka anläggandet af en ny flottstation under alla förhållanden måste taga i anspråk, blifva för statsverket mer än nödigt betungande.

Måhända skulle jag under dessa förhållanden tvekat att framställa något bestämdt yrkande, om icke saken vore af brådskande beskaffenhet och det omförmälda Kaknäs-förslaget föreläge, hvilande på en utredning, hvilken synes fullt ut lika fullständig som det i Kungl. Maj:ts nådiga proposition framställda förslaget till ny flottstation vid Elfvik å Lidingön — en utredning, hvilken granskats såväl af kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som af flottans myndigheter och därvid vunnit gillande ej mindre af dessa än af chefen för sjöförsvarsdepartementet själf —. Uppskof med ärendets afgörande skulle under sådana förhållanden blott tjäna till att onödigtvis förlora en dyrbar tid och gifva spelrum åt den enskilda agitationen.

Då, såsom i 1900 års kommittéutlåtande framhålles, det är af synnerlig vikt, att för det blifvande stationsområdet redan från början afses tillräckligt utrymme för möjliga utvidgningar, torde vid Kaknäs icke böra reserveras mindre område än det af nämnda kommitterade föreslagna, eller c:a 195 hektar, äfven om detta till en början endast delvis behöfver tagas i anspråk för flottans räkning.

Vid granskning af Kungl. Maj:ts proposition n:o 55, bil. n:o 14, finner man, att, enligt förslaget af 21 april 1906, kostnaden för flottstation vid Lilla Värtan och Lindarängen—Kaknäs är beräknad till 27,461,000 kronor, då däremot flottstationen vid Elfvik beräknas till 29,091,000 kronor.

I den kungl. propositionen är för förvärfvandet af området vid

Lindarängen—Kaknäs beräknadt ett belopp af 570,000 kronor, hvare ingår (se sid. 38 i kungl. prop.), förutom ersättningar till Djurgårdskassan och enskilda lägenhetsinnehafvare, äfven kostnaderna för ordnande af nytt skjutfält och flyttning af arméns kruthus, men icke ersättning för marken, hvilken tillhör staten och disponeras af H. Maj:ts Konungen.

Vid *Elfvik* är markförvärfvet med hus, enligt kontrakt med ägaren, upptaget till 2,324,622 kronor, hvartill kommer för förvärfvandet af strand och lösen af villor med områden ett fordradt belopp af 2,847,446 kronor, hvilka summor hoplagda utgöra kronor 5,172,068.

För flottstationen vid Kaknäs kan, med anledning af belägenheten i stadens närhet, beräknas minskade behof af bostäder såväl för befäl som för en del varfsarbetare, hvarjämte å kostnaderna för järnväg, gas och vatten etc. äfven böra kunna göras afsevärda besparingar, hvilka omständigheter ytterligare stärka Kaknäs-förslaget. Dessa besparingar anser jag kunna upptagas till c:a 2,000,000 kronor.

Sammanräknar man nu de olika summorna, skulle det kontanta beloppet enligt den kungl. propositionen utgöra:

För Lindarängen—Kaknäs.

<i>Flottstationen</i>	27,461,000
<i>Markförvärf</i> etc.	570,000
	S:a kronor 28,031,000

För Elfvik.

<i>Flottstationen</i>	29,091,000
<i>Markförvärf</i>	5,172,068
	S:a kronor 34,263,068

Skillnaden blefve således kronor 6,232,068, hvartill böra läggas två millioner kronor, hvilka böra vid Kaknäs kunna besparas i byggnader m. m., då således ett minskadt anläggningskapital af kronor 8,232,068 skulle uppkomma, med hvilket belopp man således kan säga, att den för flottstationen vid Lindarängen—Kaknäs behöfliga mark af Norra Djurgården blifvit betalda. Då det antagligen kommer att kräfva minst 60 år, innan Ladugårdsgärdet blifver bebyggdt, torde den för Kaknäs här beräknade köpeskilling då uppgå till det belopp, som af Ladugårdsgärdeskommittén upptagits.»

*Utskottets
yttrande.*

De förslag, som föreligga för Riksdagen om förflyttning af flottans station i Stockholm från dess nuvarande plats till annat ställe i hufvudstadens närhet afse en fråga af stor räckvidd i såväl politiskt och ekonomiskt som ock i andra afseenden. Innan utskottet öfvergår till granskning af de särskilda förslagen, har utskottet därför ansett lämpligt att i korthet redogöra för uppkomsten och utvecklingen af denna fråga äfvensom af den därmed sammanhängande frågan om öfverflyttning af hufvudstyrkan af våra sjöstridskrafter från Karlskrona till Stockholm.

I mer än två århundraden har den svenska flottans hufvudstation varit förlagd till Karlskrona. Det torde icke finnas mer än en åsikt därom, att fullgoda skäl på sin tid talade för hufvudstationens förläggning till nämnda stad. I våra dagar äro emellertid förhållandena, särskildt de politiska, fullkomligt omgestaltade. Vi äga icke längre några besittningar på andra sidan Östersjön; och jämväl de flesta andra skäl, hvilka en gång talat för Karlskronas lämplighet såsom vår förnämsta örlogsstation, hafva under tidernas lopp förlorat sin giltighet. Också har den åsikten allt mer och mer gjort sig gällande, att hufvudstyrkan af vår flotta borde vara förlagd till Stockholm eller dess närmaste omgifningar. Denna åsikt torde numera vara så allmänt omfattad, att ett uppräknande af skälen härför synes öfverflödigt, hvarför utskottet i detta sammanhang endast velat påpeka den omständigheten, att våra moderna krigsfartyg icke behöfva riskera att, i likhet med forna tiders segelfartyg af trä, blifva instängda af isarna i Stockholms skärgård, utan med tillhjälp af isbrytare kunna hela året om temligen obehindradt förflytta sig från det ena stället till det andra.

Det torde vidare vara fullt utredt, att flottans station i Stockholm i sitt nuvarande skick icke uppfyller de anspråk, som i afseende å varfsdriften och särskildt i mobiliseringshänseende måste ställas på ett modernt marinetablissement, och ej heller har sådana möjligheter till utveckling, att den skulle kunna mottaga den styrka, som af strategiska skäl borde där vara förlagd.

En följd häraf är, att, såsom departementschefen i sitt ofvanintagna anförande anmärkt, frågan om förflyttning af flottans station i Stockholm till en annan plats än den nuvarande sedan ett tiotal år tillbaka stått på dagordningen och under denna tid flera gånger varit föremål för utredning af kommittéer och sakkunniga. De platser, som härvid ansetts framför andra böra komma i fråga, äro egendomen Elfvik på Lidingön och Kaknäsområdet på Norra Djurgården. Af dessa ställen har Kungl. Maj:t ansett sig böra föreslå Elfvik såsom plats för ett nytt marinetablissement, hvar emot herr Bohnstedt i sin motion yrkat flottstationens förläggande till Kaknäs.

Af departementschefens anförande till statsrådsprotokollet synes framgå, att han ansett Kaknäs vara en synnerligen lämplig plats för en flottstation, samt att det enda skäl, som enligt hans åsikt talade mot flottstationens ditförläggning, vore det höga värde, som marken vid Kaknäs ansetts äga. Det torde därför vara på sin plats att här göra en jämförelse mellan kostnaderna, inberäknadt markvärdet, för anläggande af en flottstation på ifrågavarande två ställen. Vid denna jämförelse har utskottet ansett sig böra utgå från de i den kungl. propositionen omförmälda s. k. mindre förslagen.

Kostnaderna för en stationsanläggning vid Kaknäs hafva i ett af tillkallade sakkunnige den 21 april 1906 afgifvet förslag beräknats till 27,461,028 kronor (sid. 45). Häre inginge dock icke kostnaderna för utlösande af med afseende å den erforderliga marken bestående nyttjanderätter, hvilka uppskattats till 570,000 kronor (sid. 15). Kostnaderna för ett marinetablissement vid Elfvik enligt det s. k. mindre förslaget, motsvarande nyssberörda den 21 april 1906 afgifna förslag till dylikt etablissement vid Kaknäs, hafva beräknats uppgå till 29,091,870 kronor (sid. 55). Däri inginge kostnaden för järnvägsanläggning till Lidingön med 1,789,000 kronor, oafsedt en stor del af bron öfver Lilla Värtan. Härtill borde emellertid läggas de af Elfviks aflägsna belägenhet från Stockholm orsakade kostnaderna för erforderlig ökning af kasärn- och bostadsutrymmen samt för uppförande af ett ammunitionsförrådshus, uppgående till sammanlagdt 7,307,275 kronor, äfvensom utgifterna för nödvändigt markförvärf, som beräknats till i rundt tal 3,500,000 kronor (sid. 67). Totalkostnaderna skulle alltså utgöra:

för Kaknäsförslaget (oafsedt värdet af marken).....	kr. 28,031,028
samt för Elfviksförslaget	» 39,899,145.

I fråga om värdet af den mark, som erfordrades för flottstationens förläggning till Kaknäs, torde här få omnämnas, att den s. k. flottstationskommittén föreslagit, att af Norra Djurgårdens mark följande områden skulle tagas i anspråk för flottans räkning, nämligen:

för själfva varfvet	543,900 kvm.
» kasärner och bostäder	1,473,400 »
	eller tillhoppa 2,017,300 kvm.

Den s. k. Ladugårdsgärdeskommittén har för ifrågavarande ändamål ansett följande områden tillräckliga, nämligen:

för själfva varfvet	669,000 kvm.
» kasärntomter	60,000 »
	eller tillhoppa 729,000 kvm.

Härjämte har sistnämnda kommitté, under förutsättning att flottans station icke blefve förlagd till de angifna områdena, utan dessa i stället blefve upplåtna till bebyggande, beräknat, att områdena, efter ett nettovärde af 30 kronor per kv.-meter, i sinom tid skulle kunna inbringa en behållen försäljningssumma af, för det af flottstationskommittén föreslagna området omkring 40 miljoner kronor och för det af Ladugårdsgärdeskommittén ifrågasatta området c:a 14 miljoner kronor. Anmärkas bör emellertid, att kommittén i sammanhang med ifrågavarande värdering uttalat sig på följande sätt (sid. 82): »Det torde dock böra framhållas, att ett förläggande till dessa trakter af flottans station i Stockholm förvisso skulle medföra en lifligare byggnadsverksamhet och antagligen äfven ökade tomtpris i angränsande områden, hvadan detta förslags genomförande antagligen komme att befordra en hastig och gynnsam realisation af i närheten belägna delar af Norra Djurgården.»

I detta uttalande anser sig utskottet kunna instämma.

Af det anförda framgår, att kostnaderna för Elfviksförslaget betydligt öfverstiga kostnaderna för Kaknäsförslaget, därest i fråga om det sistnämnda afseende ej fästes vid markens värde. Äfven om man medräknar värdet af marken vid Kaknäs, därvid endast det mindre, af Ladugårdsgärdeskommittén till plats för en flottstation afsedda området synes böra komma i fråga, — utskottet förutsätter nämligen, att på grund af markens höga värde de erforderliga bostadsbyggnaderna icke uppföras i villakvarter utan sammanföras i stadskvarter — torde Kaknäsförslaget i ekonomiskt hänseende icke behöfva stå efter för Elfviksförslaget. Då det nämligen med visshet kan förutsägas, att det skulle dröja åtskilliga årtionden, innan det till flottstationen afsedda området vid Kaknäs skulle kunna försäljas för det beräknade priset, torde den uppskattade försäljningssumman till fullo uppvägas af det belopp, hvarmed utgifterna för Kaknäsförslagets utförande skulle understiga kostnaderna för Elfviksförslaget, jämte räntor å detta belopp intill den tid, då en sådan försäljning af Kaknäsområdet kunde komma att ske.

Då alltså det enda skäl, som enligt departementschefens förmenande talade mot förslaget att välja Kaknäs till station för flottan, torde få anses utan afgörande betydelse, och alla sakkunniga, som i frågan afgifvit yttrande, ansett Kaknäs i de flesta afseenden äga afgjorda föredragen framför andra platser, synes tvifvel icke böra råda därom, att Kaknäs i de afseenden, som hittills kommit till beaktande, är att föredraga framför Elfvik såsom plats för den nya flottstationen.

Såväl Kaknäs som Elfvik förutsätter emellertid för att blifva en fullt ändamålsenlig förläggningssort för vår flottas hufvudstyrka, att en

ny utfartsled med befästadt utlopp upptages mellan Baggensfjärden och farleden innanför Vaxholm—Oskar-Fredriksborg. Så länge det såsom för närvarande finnes endast en utfartsled, användbar för våra 1:a klass pansarbåtar, kan flottan icke anses äga erforderlig rörelsefrihet, utan riskerar alltför lätt att blifva instängd, när den skall ut, eller utstängd, när den skall in för att till exempel reparera eller förnya sin ammunition- eller torpedutredning.

Med anledning af den från flera håll uttalade åsikten, att platsen för den nya flottstationen icke borde bestämmas, innan utredning förbragts om möjligheten att, helst utan samband med hufvudstadens befästade, skydda flottstationen medelst fästningsanläggningar åt landsidan, får utskottet anföra följande.

Af den militära utredning, som ägt rum, synes med full tydlighet framgå, att af såväl strategiska som taktiska skäl den blifvande platsen för en flottstation bör väljas inom ett temligen begränsadt område innanför Vaxholm—Oscar-Fredriksborgs befästningslinje. Häraf följer att, därest nya befästningar anses vara erforderliga för vare sig själfva hufvudstadens eller flottstationens försvar, de böra utföras så, att de fylla det dubbla ändamålet, helst om de kunna utföras för samma kostnad som om de vore afsedda för endast hufvudstadens eller endast flottstationens skyddande.

Hvad särskildt beträffar försvaret åt sjösidan, äro befästningar för skyddande af inloppen till Baggensfjärden och Erstaviken absolut nödvändiga, redan om man vill förhindra, att Stockholm må kunna beskjutas från detta håll. Dessa sjöbefästningar skulle sannolikt kunna göras ganska effektiva för en jämförelsevis ringa kostnad och skulle på samma gång skydda den nya farled från Baggensfjärden in till Stockholm, om hvars nödvändighet för flottans rörlighet redan förut talats.

Vidare behöfves utan tvifvel, vare sig flottstationen förblir på sin nuvarande plats, eller förflyttas till annat ställe, att en del spärr- eller minlinier anläggas utanför Vaxholm—Oscar-Fredriksborgslinien.

Kostnaderna för Stockholms ytterligare befästade åt sjösidan synas alltså icke böra anföras såsom skäl emot förläggande af flottans hufvudstation till Kaknäs.

Hvad beträffar frågan om Stockholms befästade åt landssidan, äro sådana befästningar visserligen från många synpunkter önskvärda, men nödvändiggöras ingalunda af den tilltänkta förflyttningen af flottans Stockholmsstation.

Flottan ligger under alla förhållanden, äfven utan några nya befästningar, säkrare för beskjutning i Stockholm, såväl vid Skeppsholmen

som vid Kaknäs, än i Karlskrona och en öfverrumpling från landssidan är vid Karlskrona troligen lättare verkställd än vid Stockholm.

Att i afvakten på utredning angående behovet af ytterligare befästningar uppskjuta hela flottstationsfrågan på obestämd tid, synes hvarken behöfligt eller tillrådligt.

Härtill kommer att sedan ett tiotal år tillbaka har nästan all utveckling afstannat vid flottans nuvarande stationer i afvakten på att Stockholmsstationen skulle förläggas till annan plats och flottans hufvudstyrka öfverflyttas från Karlskrona till Stockholm. Särskildt i Stockholm hafva varfvets etablissement, verkstäder och förrådshus blifvit alldeles otillräckliga ej blott för nybyggnader och reparationer, hvilka visserligen till en del, om ock med svårighet och med större kostnader, än eljest behöft komma i fråga, kunnat företagas vid enskilda verkstäder, utan framför allt för den ökade fartygsmaterielens allt större behof af utrymme vid kajer och i land. Ehuru man hittills hjälpt sig fram genom att bibehålla en så stor del som möjligt af inventarier och utredning ombord på fartygen, äfven då de varit upplagda, medgifver den nuvarande stationen, såsom redan förut anmärkts, icke längre förläggning dit af den fartygsmateriel, som af militära hänsyn borde vara där stationerad.

Vidare äro bostadsförhållandena vid flottans nuvarande Stockholmsstation rent af bedröfliga. Detta bidrager i hög grad till svårigheten att väl rekrytera underofficers- och sjömanskårerna samt att hålla dem fulltaliga, och erfarenheten har visat, att bristen på lämpliga bostäder äfven utöfvat en menlig inverkan på nämnda kårers moraliska ståndpunkt. Enligt alla sakkunnigas samstämmiga utsagor kräfvdes det snar hjälp, om ej det nuvarande tillståndet i detta hänseende skall förorsaka obotlig skada.

Varfspersonalen, som till största delen icke kan erhålla bostad inom flottans stationsområde, tvingas på grund af stationens belägenhet inom de dyrbaraste bostadsområdena i Stockholm att bo på stort afstånd från arbetsplatsen, hvilket förhållande medför svårigheter icke blott för själfva arbetet utan äfven för arbetarstammens vidmakthållande.

För såväl själfva varfvet som personalen är en järnvägsförbindelse till stationen numera en oafvislig nödvändighet. Till flottans station på Skeppsholmen är en sådan förbindelse nästan otänkbar. Ett järnvägs-spår från Värtahamnen till Kaknäs kan däremot med största lätthet åstadkommas.

Hvad beträffar platsen för den nya flottstationen har utskottet redan förut uttalat den åsikten, att Kaknäs är att föredraga framför Elfvik,

och anser sig utskottet fördenskull böra tillstyrka det föreliggande förslaget om förflyttning af flottans nuvarande station till Kaknäsområdet på Norra Djurgården.

Hvad beträffar möjligheten att förvärfva den för etablissemnet behöfliga marken torde med visshet kunna förutsättas att H. M. Konungen, under hvilken enskilda disposition Djurgården lyder, med hänsyn till det för landets försvarsväsen utomordentligt viktiga ändamålet icke kommer att göra någon svårighet att upplåta erforderlig mark.

Emellertid anser utskottet närmare utredning rörande sättet för flottstationens anordnande vid Kaknäs och kostnaderna därför böra åstadkommas, innan anslag för ändamålet beviljas, hvaremot utskottet funnit medel böra anvisas för berörda utredning, därför kostnaderna icke synes böra öfverskrida 100,000 kronor.

På grund af det anförda hemställer utskottet,

1:o) att Kungl. Maj:ts föreliggande proposition icke må af Riksdagen bifallas; samt

2:o) att Riksdagen må i anledning af herr Bohnstedts förenämnda motion *dels* besluta att till plats för ny flottstation må, under förutsättning af H. M. Konungens medgifvande, upplåtas ett område af Norra Djurgården vid Lilla Värtan och Lindarängen—Kaknäs, *dels ock* å extra stat för år 1908 anvisa ett belopp af 100,000 kronor att af Kung. Maj:t under innevarande år förskjutas till bestridande af kostnaderna för verkställande af detaljerade undersökningar, så att till nästkommande års Riksdag må kunna framläggas fullständig plan för flottstationens anläggande på ofvan nämnda plats.

Stockholm den 3 maj 1907.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.

Reservationer:

af herrar *H. P. P. Tamm* och *K. Bohmstedt* mot vissa delar af motiveringen; af friherre *N. A. H. Palmstierna*, som ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hafva följande lydelse:

»De förslag, som — — — — — torpedutredning.»

»Trots att utskottet, såsom ofvan anmärkts, funnit den i frågan hittills åvägabragta utredningen ådagalägga, att Kaknäs skulle vara att föredraga framför Elfvik såsom förläggningsplats för en ny flottstation, har utskottet emellertid icke ansett sig för närvarande kunna tillstyrka bifall till herr Bohmstedts framställning om förflyttning af flottans station i Stockholm till förstnämnda ställe. Utskottet anser nämligen, att den blifvande platsen för flottans hufvudstation icke bör bestämmas, innan frågan om möjligheten af platsens befestande åt såväl lands- som sjösidan blifvit fullt klargjord. I detta afseende omnämner departementschefen i det den kungl. propositionen bilagda statsrådsprotokollet endast, att en utredning pågår om förstärkande af Stockholms fasta försvar åt sjösidan, medan däremot frågan om den tillämnade flottstationens befestande åt landsidan icke alls beröres.

Häremot torde möjligen komma att invändas, att det ej är fråga om annat än att flytta flottans nuvarande station i Stockholm till en annan plats innanför Vaxholm—Oscar-Fredriksborgslinjen, och att, då den nuvarande stationen icke är befastad åt landssidan, det ej heller borde vara nödvändigt att befästa den nya stationen åt denna sida. En sådan uppfattning torde emellertid icke vara riktig. Det är nämligen här fråga om att för en kostnad af flera tiotal miljoner bereda åt vår flotta en tidsenlig hufvudstation och alltså afgöra en fråga, som är af den största betydelse för hela vårt försvars utveckling och effektivitet under långliga tider framåt, och då senare tiders krigshistoria till fullo ådagalagt nödvändigheten af, att en krigsflotta har en jämväl åt landssidan befastad station att stödja sig på, torde frågan om möjligheten af flottstationens befestande åt landssidan böra anses vara af den vikt, att den samma måste vara fullt utredd, innan plats för stationen blir bestämd.

Båda de platser, som nu ifrågasatts till flottstation, hafva ett sådant läge, att de ej kunna befastas annat än i sammanhang med hela hufvudstadens befestande. Då föres man med nödvändighet in på frågan om Stockholms befestande, hvilken länge stått på dagordningen och varit föremål för utredning af åtskilliga kommitteer, men hittills icke funnit sin slutliga lösning. Med de framskjutna fronter, som nutidens stora artilleriskottvidder fordra, få dock dessa fronter en så betydlig

utsträckning, såväl i norr som i söder, att Stockholms fullständiga befästade ej blott fordrar betydande kostnader, utan ock förutsätter en besättning af den storlek, att vår armé knappast synes för detta ändamål kunna binda en så stor styrka. Därför skulle det enligt utskottets förmenande vara särdeles fördelaktigt, om till flottstation kunde väljas en plats med sådan belägenhet, att dess befästade åt landssidan kunde verkställas särskildt för sig samt på ett sätt, som kräfde en så fåtalig besättning som möjligt, och platsen således blefve taktiskt oberoende af det obefästade Stockholm.

En sådan, enligt hvad utskottet anser, oundgängligen nödvändig utredning föreligger emellertid icke och torde ej heller kunna ske utan samverkan mellan flottans och arméns myndigheter. Lämpligt vore, att denna fråga behandlades i sammanhang med frågorna om stärkande af Stockholms fasta försvar åt sjösidan samt om upptagande af ännu en af befästningar skyddad utfartsled från den inre skärgården.

Härjämte anser utskottet, att en fullständig plan bör utarbetas angående den fördelning af flottans fartyg mellan olika platser, som med hänsyn till ett ändamålsenligt ordnande af försvaret bör äga rum, därvid jämväl torde böra tagas i öfvervägande behofvet af en replipunkt för flottan vid rikets västra kust och möjligen äfven på den östra, norr om Stockholm.

Innan dessa frågor blifvit fullt utredda och Riksdagen sålunda kommit i tillfälle att öfverskåda de slutliga kostnaderna för flottstationen med allt hvad med densamma äger samband, nämligen för platsen, varfvet och öfriga anläggningar, det nya utloppet, befästningar till lands och sjöss samt de nödiga fästningstruppernas uppsättning och underhåll, samt alltså kan afgöra, om dessa kostnader kunna betäckas genom försäljning af flottans nuvarande station eller annan kronans mark eller genom skattemedel, eller ock om medel därför måste upplånas, anser sig utskottet ej kunna bedöma frågan om plats för en ny flottstation.

På grund häraf får utskottet hemställa,

a) att Kungl. Maj:ts i förevarande proposition gjorda framställningar icke må vinna Riksdagens bifall; samt

b) att herr Bohnstedts i anledning af berörda proposition väckta motion ej heller må af Riksdagen bifällas.»

af herrar *P. Pehrson, J. A. Sjö, K. Starbäck, C. G. Johansson, N. Svensson, C. J. Ödman* och *G. Lindgren*:

vid punkt 1:o) mot en del af motiveringen;

vid punkt 2:o):

»Då erforderlig utredning saknas rörande det af herr Bohnstedt väckta förslaget om en flottstations förläggande vid Lilla Värtan och Lindarängen—Kaknäs, anse vi, att utskottet bort hemställa,

att herr Bohnstedts ifrågavarande motion icke måtte af Riksdagen bifallas.»

af herr *E. Hammarlund*.

af herr *C. H. Wallentin*.

Herrar *H. Andersson, S. O. Nylander, D. Persson, L. Eriksson, A. Wiklund* och *J. T. Larsson* hafva begärt få antecknadt, att de icke deltagit i förestående ärendes behandling inom utskottet.
