

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Inledning .....	3.
Historik .....	6.
1916 års flottstationskommittés betänkande .....	10.
Förberedande undersökningar .....	10.
Militär utredning .....	11.
Sjöfartsteknisk utredning .....	13.
Resultatet av den förberedande undersökningen .....	15.
Grunder för stations- och varvsanläggningarna .....	15.
Kommunikationer .....	18.
Stationens vattenbehov .....	18.
Markförvärv .....	19.
Beskrivning över flottstationsförslagen .....	21.
Bränsledepå .....	22.
Torpedinskjutningsstation .....	23.
Kostnadsberäkningar och arbetsplaner .....	25.
Kommitténs förslag .....	29.
Yttranden av myndigheter m. fl. ....	38.
Marinförvaltningen .....	39.
Chefen för marin staben .....	42.
Inspektören av flottans övningar till sjöss .....	45.
Stationsbefälhavaren i Stockholm .....	46.
Varvschefen i Stockholm .....	47.
Varvsdepartementscheferna i Stockholm .....	50.
Arméförvaltningens fortifikationsdepartement .....	51.
Chefen för fjärde arméfördelningen .....	52.
Chefen för general staben .....	53.
Kommerskollegium .....	54.
Stockholms handelskammare .....	57.
Stockholms handels- och sjöfartsnämnd m. fl. ....	59.
Riksmarskalksämberet .....	59.
Intendenten för Djurgården .....	60.
Djurgårdssakkunniga .....	60.
Akademien för de fria konsterna .....	61.
Chefen för Statens historiska museum m. fl. ....	62.
Styrelsen för svenska konstnärernas förening .....	64.
Konsthantverkarnas gille i Stockholm .....	64.
Samfundet S:t Erik m. fl. ....	64.
Stockholms ångslupsaktiebolag .....	64.
Departementschefens yttrande .....	65.
Behovet av en utvidgning eller förflyttning av Stockholms station .....	66.
Valet av plats för flottstationens förläggning .....	70.

	Sid.
Militära synpunkter .....	72.
Varvstekniska synpunkter .....	75.
Sjöfartstekniska synpunkter .....	79.
Ekonomiska synpunkter .....	82.
Ytterligare synpunkter .....	90.
Invändningar mot Stockholmsförslaget .....	92.
Bränsledepå .....	96.
Torpedinskjutningsstation .....	97.
Preliminära avtal av den 7 april 1916 och den 12 mars 1917 .....	98.
Stockholms stations byggnadsfond .....	99.
Departementschefens hemställan .....	101.

### Förteckning över bilagor till propositionen.

Bilaga 1.	Förslag till avtal mellan kronan och Stockholms stad .....	107.
» 2.	Flottstationskommitténs beskrivningar över Stockholms-, Kaknäs- och Elfviksförslagen .....	113.
» 3.	Flottstationskommitténs redogörelse för kostnadsberäkningar och arbetsplaner i Stockholms-, Kaknäs- och Elfviksförslagen .....	131.
» 4.	a) Kostnadsberäkning för 1916 års flottstationskommittés förslag till ombyggnad och utvidgning av flottans station i Stockholm ...	140.
	b) Reduktioner i kostnaderna för Stockholmsförslaget, som möjligen kunna föreslås .....	147.
	c) Schematisk arbetsplan och kostnadsfördelning för Stockholmsförslaget .....	148.
	d) Tablå över kostnadernas fördelning enligt schematisk arbetsplan för utförande av Stockholmsförslaget .....	158.
» 5.	Karta över Stockholms inre skärgårdsområde, angivande olika för flottstationen föreslagna platser.	
» 6.	Karta över Stockholms hamnområde.	
» 7.	Karta över 1916 års flottstationskommittés förslag till ombyggnad och utvidgning av flottstationen i Stockholm.	
» 8.	Karta över 1916 års flottstationskommittés förslag till flottstation vid Kaknäs.	
» 9.	Karta över 1916 års flottstationskommittés förslag till flottstation vid Elfvik.	
» 10.	Karta över 1916 års flottstationskommittés förslag till flottstation vid Södergarn.	
» 11.	Karta över 1916 års flottstationskommittés förslag till flottstation vid Torsbyfjärd.	
» 12.	Karta över tomter och gatumark inom den s. k. Djurgårdsstaden och Beckholmen, vilka erfordras för föreslagen ny flottstation.	
» 13.	Karta över område vid Kaknäs, avsett att upplåtas till Stockholms stad enligt avtal den 12 mars 1917.	

Nr 296.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående utvidgning av flottans station i Stockholm m. m.; given Stockholms slott den 27 april 1917.*

Under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över sjöförsvarsärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att

*dels* — under förutsättning att Stockholms stadsfullmäktige genom beslut, som vinna laga kraft, före den 1 juli 1917 godkänna ej mindre ett av utsedda delegerade för staten och Stockholms stad den 7 april 1916 uppgjort avtal än även ett av 1916 års flottstationskommitté och delegerade för staden den 12 mars 1917 avslutat avtal — för sin del gilla berörda båda avtal;

*dels* till fullgörande av berörda avtal av den 12 mars 1917 samt till förvärvande av den enskilda personer tillhöriga mark å Södra Djurgården, som ingår i ett av 1916 års flottstationskommitté avgivet förslag, benämnt Stockholmsförslaget, å extra stat för år 1918 bevilja ett förslagsanslag, högst, å 4,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att av nämnda belopp låta utanordna erforderlig del redan under innevarande år;

*dels* medgiva, att för flottans station i Stockholm må tagas i anspråk mark å Södra Djurgården och Fjäderholmarna till den omfattning, som finnes angiven i det av 1916 års flottstationskommitté avgivna Stockholmsförslaget;

*dels* föreskriva, att på det sätt och för det ändamål, som i statsrådsprotokollet angivits, skall bildas en fond, benämnd Stockholms stations byggnadsfond;

*dels* medgiva, att av de utav 1914, 1915 och 1916 års riksdagar till ny docka avsatta medel, 1,400,000 kronor, må användas erforderliga belopp ej mindre för utvidgning till i statsrådsprotokollet föreslagna dimensioner av den å Beckholmen nu befintliga västra dockan än även till påbörjande under åren 1917 och 1918 av utvidgningsarbeten för

flottans station i Stockholm i huvudsaklig överensstämmelse med 1916 års flottstationskommittés Stockholmsförslag;

*dels* till anordnande av en bränsledepå å Fjäderholmarna bevilja ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor och därav på extra stat för år 1918 anvisa ett belopp av 500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att av sistnämnda belopp låta utanordna erforderlig del redan under innevarande år;

*dels ock* till anordnande av en torpedinskjutningsstation vid Bosön jämte erforderligt markförvärv därstädes bevilja ett reservationsanslag av 197,500 kronor och därav på extra stat för år 1918 anvisa ett belopp av 97,500 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att av sistnämnda belopp låta utanordna erforderlig del redan under innevarande år.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

G U S T A F.

*Hans Ericson.*

---

*Utdrag av protokollet över sjöförsvärsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den  
27 april 1917.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern SWARTZ,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena LINDMAN,  
Statsråden: VON SYDOW,  
STENBERG,  
FALK,  
HAMMARSTRÖM,  
MÄRTEN ERICSSON,  
ÅKERMAN,  
CARLESON,  
HANS ERICSON,  
DAHLBERG.

---

Efter gemensam beredning inom sjöförsvärs-, lantförsvärs- och finansdepartementen anförde chefen för förstnämnda departement, statsrådet Hans Ericson, följande.

Vid 1914 års senare riksdag avsattes, på framställning av Kungl. Maj:t, för anläggande av ny docka jämte en mindre verkstad vid flottans station i Stockholm, vilken anläggning beräknats kosta 1,400,000 kronor, för år 1915 av värnskattemedel ett belopp av 300,000 kronor. Med denna anläggning avsågs att bereda dockningsmöjlighet i Stockholms skärgård för pansarbåtar av Sverigetypen. Vid samma tillfälle uttalade riksdagen, att riksdagen förutsatte att i sinom tid få tillfälle att träffa avgörande i fråga om platsen för den nya dockan. Till dockanläggningen avsattes av 1915 och 1916 års riksdagar av dylika medel ytterligare 750,000, resp. 350,000 kronor. **Inledning.**

Genom nådigt brev den 17 september 1914 anmodades marinförvaltningen, chefen för marinstaben och inspektören av flottans övningar till sjöss att gemensamt inkomma med yttrande, huruvida ifrågavarande docka lämpligen borde förläggas inom stationens nuvarande område, och i sådant fall med förslag till plats därför eller, därest dockan syntes böra förläggas utom samma område, med därav föranlett yttrande och förslag. Till åtlydnad härav avgåvo nämnda myndigheter den 12 augusti 1915 utlåtande i ämnet, därvid marinförvaltningen och inspektören hemställde, att den nya dockan måtte förläggas å plats invid Lilla Värtan, i främsta rummet å Lindarängen, men, därest oöverstigliga hinder härför mötte, vid Kaknäs, under det chefen för marinstaben föreslog, att dockan måtte förläggas inom det nuvarande Galärvarvsområdet.

Då det syntes erforderligt och lämpligt, att frågan om platsen för dockans förläggning och därmed sammanhängande spörsmål underkastades ytterligare utredning, tillkallade dåvarande departementschefen, efter erhållet nådigt bemyndigande, den 15 december 1915 särskilda sakkunniga att biträda inom departementet vid verkställande av sådan utredning.

På sätt framgår av statsrådsprotokollet över sjöförvarsärenden den 14 januari 1916, bilagt samma års statsverksproposition, befann sig förevarande fråga vid nyssnämnda tillfälle ännu icke i det skick, att den kunde underställas Kungl. Maj:ts prövning, men uttalade departementschefen förhoppning därom, att den ytterligare erforderliga utredningen kunde avslutas i så god tid, att proposition i ämnet hunne avlätas till 1916 års riksdag. Departementschefen ansåg sig emellertid redan då kunna uttala, att han med hänsyn till innehållet av den redan förebragta utredningen icke kunde tillstyrka Kungl. Maj:t, att den nya dockan förlades inom det nuvarande området för flottans station i Stockholm. Under förutsättning att Kungl. Maj:t gillade denna uppfattning och riksdagen i anslutning härtill skulle fatta beslut om dockans förläggning utom nämnda område, torde — yttrade departementschefen vidare — ett sådant beslut enligt hans mening såsom konsekvens medföra, att flottans varv inom de närmaste åren och sedermera även flottans station borde förflyttas från sin nuvarande plats. Givet vore emellertid, att en sådan förflyttning måste ske successivt och först efter loppet av åtskilliga år kunde vara fullbordad.

Förutnämnda sakkunniga hava den 31 mars 1916 överlämnat i enlighet med dem meddelade direktiv uppgjorda planer och beräkningar för en förflyttning av flottans station och varv i Stockholm till Lilla Värtan, alternativt Lindarängen eller Kaknäs; och skulle i överensstäm-

melse med av de sakkunniga uppgjord plan utbyggningen av det nya stationsetablissemnet uppdelas i tre särskilda byggnadsperioder. Efter varje byggnadsperiods avslutande skulle vissa delar av det nuvarande stationsområdet vara utrymda och kunna användas för avyttring eller annat ändamål. Kostnadsberäkningar hava av de sakkunniga uppgjorts för 1:a byggnadsperioden enligt såväl Lindarängs- som Kaknäsförslaget, varvid för det senare förslaget två alternativ, betecknade med A och B, utarbetats.

Såsom framgår av Kungl. Maj:ts skrivelse till riksdagen den 9 maj 1916, hade emellertid departementschefen dåmera på grund av den långt framskridna tiden och med hänsyn jämväl till inträdda förhållanden, som kunde tänkas för det dåvarande menligt inverka på flottstationsfrågans lösning, kommit till den uppfattningen, att proposition i frågan icke borde till 1916 års riksdag avlåtas, samt att vid sådant förhållande ett uppskov jämväl med frågan om bestämmandet av plats för ifrågavarande docka icke kunde undvikas, ehuru detta uppskov vore synnerligen att beklaga.

Härefter anhöll riksdagen, med anledning av en i ämnet väckt motion, i skrivelse den 30 maj 1916 att, i samband därmed att förslag framlades om plats för den docka, till vilken 1914 års senare riksdag beviljat medel, även måtte förebibras en allsidig, ur militär, sjöfartsteknisk och ekonomisk synpunkt sakkunnig utredning angående hela frågan om flottstationen i Stockholms skärgård. Med anledning härav uppdrog Kungl. Maj:t den 14 juni 1916 åt en kommitté att verkställa sådan utredning samt att avgiva det förslag, vartill utredningen kunde föranleda. Till kommitténs ordförande utsågs viceamiralen J. W. L. Sidner samt till dess ledamöter marindirektören I. J. Falkman, kommandörkaptenen H. O. F. Gylden, ledamoten av riksdagens 1:a kammare, förlikningsmannen S. H. Kvarnzelius, ledamoten av riksdagens 2:a kammare, civilingenjören, kaptenen vid väg- och vattenbyggnadskåren S. E. J. Lübeck och ledamoten av riksdagens 2:a kammare, folkskolläraren K. V. Rydén.

Denna kommitté har den 19 nästlidna mars avgivit betänkande och förslag i ämnet, varefter vederbörande myndigheter blivit hörda i ärendet.

Jag anhåller, nu att få underställa Kungl. Maj:ts prövning frågan om platsen för den nya dockan och det därmed sammanknutna, för vårt sjöförsvår så betydelsefulla spörsmålet om flottstationen i Stockholms skärgård. Det lär därvid vara lämpligt att, efter en hastig återblick på flottstationsfrågans förhistoria intill 1914 års senare riksdag, till en början lämna en kortfattad redogörelse för innehållet av berörda betänkande och de yttranden, som över betänkandet blivit avgivna av myn-

digheter m. fl., för att därefter till behandling upptaga spörsmålet om de åtgärder, som synas erforderliga för att flottstationsfrågan må erhålla en tillfredsställande och slutgiltig lösning.

**Historik.**

Frågan om en förflyttning av flottans station i Stockholm upptogs första gången till behandling år 1863 på grund av en från överståthållarämbetet gjord framställning om upplåtelse till Stockholms stad av Skepps- och Kastellholmarna samt Galärvarvet. För frågans handläggning tillsattes en kommitté, vilken i sitt den 26 februari 1864 avgivna betänkande uttalade, att den icke ansåg Stockholms stad vara i behov av flottans dåvarande stationsområde, men, i händelse av stationens förflyttning, förordade ett område vid Hustegafjärden på Lidingön såsom den lämpligaste platsen för en stationsanläggning.

I utredning den 8 december 1898 angav chefen för flottans stab de strategiska grunder, vilka ansågos böra vara bestämmande för fördelningen av flottans materiel under olika förutsättningar. Denna utredning utmynnade i det uttalandet, att kustflottan borde vara fredsförlagd till Stockholm, under det att lokalstyrkorna borde vara förlagda till huvudorterna inom de olika operationsområdena. Flottans etablissemang i Stockholm ansågs emellertid icke i sitt dåvarande skick tillfredsställa de fordringar i mobiliserings- och varvshänseenden, som måste ställas på ett modernt örlogsetablissemang, i anledning varav undersökning borde göras om stationens förflyttning till lämpligare plats.

Med anledning av stabschefens berörda uttalande tillsattes 1899 en flottstationskommitté, som i sitt den 31 augusti 1900 inlämnade betänkande förordade stationens förflyttande till *Kaknäs* vid Lilla Värtan.

I maj 1902 tillkallades sakkunniga för att inom sjöförsvarsdepartementet biträda vid utredning rörande den minskning i anläggningskostnaderna för den tilltänkta stationen, som skulle uppstå, därest dit förlades — förutom Stockholmseskaderns, lotsverkets och sjökarteverkets fartyg m. m. — endast en del av kustflottan och icke hela denna sjöstyrka, såsom ursprungligen avsetts. Enligt dessa sakkunnigas betänkande, som avgavs år 1902, skulle anläggningskostnaderna enligt de nya grunderna nedbringas från omkring 40 till omkring 22 miljoner kronor.

Samtidigt med att dessa sakkunnigas arbeten pågingo, utfördes emellertid utredning av marinförvaltningen, i vad mån det vore möjligt att inom stationens områden å Skepps- och Kastellholmarna samt Djurgården inrymma en större del av kustflottan. Flera olika förslag framkommo, medförande olika kostnader, men då åtskilliga olägenheter voro förbundna med ett bibehållande av stationen, återupptogs den tidigare planen på stationens förflyttande till annat område. Emeller-

tid föreslog den s. k. Ladugårdsgärdeskommittén i sitt betänkande den 19 maj 1903, att hela Norra Djurgården måtte upplåtas till bebyggande, ehuruval kommittén under vissa förutsättningar undantog ett mindre område vid Lilla Värtan för stationsanläggning.

Med anledning av de stridiga intressen, som mötte, därest flottstationen skulle förläggas till Kaknäs och Norra Djurgården upplåtas till bebyggande, tillkallades den 23 februari 1904 sakkunniga för att taga under förnyat överbäggande, om ej innanför Vaxholms och Oscar-Fredriksborgs befästningar finnes annan lämplig plats för förläggande av flottans station. Dessa sakkunniga inlämnade sitt betänkande den 15 juli 1904, varav framgick, att undersökningar gjorts på flera ställen, såsom Rydboholm, Hägernäs, Viggbyholm, Näsby och Svalnäs vid Stora Värtan, Elfvik och Bosön å Lidingön samt Bogesund. De sakkunniga avgävo förslag till stationsanläggning dels vid Hägernäs vid Stora Värtan och dels vid Elfvik å Lidingön. Marinförvaltningen och chefen för flottans stab kunde icke förorda något av dessa förslag, utan ansägo, att Kaknäs vore ur militär synpunkt lämpligast.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade under tiden lämnats tillfälle att yttra sig om de olika förslagen. I utlåtande den 30 juli 1904 framhöll nämnda styrelse, att platsen vid Kaknäs ur byggnadssynpunkt hade bestämda fördelar framför övriga förslag.

Härefter hördes änyo marinförvaltningen, som yttrade, att i ärendet förut framhållits de militära skäl, som talade för, att betydande delar av våra stridskrafter till sjöss redan i fredstid måste vara förlagda inom Stockholms skärgård, därvid tillika anförts, att förläggning av någon avsevärt ökad materiel, utöver den vid stationen befintliga, icke kunde därstädes äga rum utan omfattande och dyra anordningar, samt att stationens område i alla händelser vore för trångt för att därstädes förlägga hela den styrka, som borde för stationen avses, på grund varav förflyttningen av flottans etablissement i Stockholm till annan plats i stadens närhet framstode såsom särdeles önskvärd. I fråga om valet av plats anslöt sig marinförvaltningen till Kaknäsförslaget.

Den 30 januari 1905 avgävo två av ledamöterna i 1900 års flottstationskommitté förslag till det nya varvets förläggande något nordligare än vad nämnda kommitté i sitt ovan anförda betänkande föreslagit, nämligen till Lindarängen.

Sedan riksmarskalksämberet yttrat sig i ärendet, tillkallades år 1905 en arkitekt att uppgöra förslag till stadsplan i anslutning till 1900 års kommittébetänkande och till förslaget av 1905 års sakkunniga. I frågan yttrade sig sedermera cheferna för fjärde arméfördelningen och för fortifikationen, varefter riksmarskalksämberet avgav förnyat yttrande i ärendet.

I motion till 1905 års riksdag hemställdes att, intill dess frågan om ny flottstation i Stockholms närhet blivit avgjord, för densamma erforderliga områden måtte reserveras vid fastställande av plan för försäljning av Ladugårdsgärdet.

Den 24 juli 1905 uppdrogs åt vissa sakkunniga att uppgöra plan för stationens förflyttning till Lilla Värtan och Lindarängen-Kaknäs i samband med försäljning av stationens dåvarande områden å Skeppsholmen m. m.; och framlade dessa sakkunniga den 21 april 1906 sådan plan.

I en särskild utredning den 18 oktober 1906 rörande de åtgärder, som erfordrades för att underlätta flottans uppträdande under krig, avgiven i anslutning till chefernas för generalstaben och flottans stab förslag till försvarsväsendets stärkande av samma dag, uttalade chefen för flottans stab, att huvuddelen av kustflottans större fartyg borde i fredstid vara förlagd till Stockholms station. Enär de anordningar, som erfordrades för en sådan förläggning, stode i närmaste samband med frågan om en förflyttning av denna station till annan plats, framhölls önskvärdheten därav, att denna fråga måtte snarast erhålla sin lösning.

År 1907 avlät Kungl. Maj:t proposition till riksdagen angående förflyttning av flottans station i Stockholm till Elfvik å Lidingön.

Vid samma riksdag väcktes motion, vari hemställdes att, med avslag å propositionen, i stället måtte upplåtas erforderligt område vid Lilla Värtan och Lindarängen-Kaknäs.

Statsutskottet hemställde, att Kungl. Maj:ts proposition icke måtte av riksdagen bifallas, men att till flottstation måtte upplåtas ett område vid Lindarängen-Kaknäs.

Riksdagen avskog emellertid såväl propositionen som utskottets hemställan.

Ungefär samtidigt härmed eller kort därefter framkommo i broschyrer och i tidningspressen förslag att förlägga flottstationen dels vid *Torsbyfjärd*, dels till *Bogesundslandet* och dels till *Ängnö-Gåsö* vid Erstaviken.

Den 21 december 1907 tillkallades sakkunniga, som verkställde utredning rörande flottans stations förläggning jämväl till ovannämnda platser, men liksom flertalet sakkunniga och myndigheter, som förut verkställt utredningar eller yttrat sig i frågan, förordade dessa stationens förläggning till Lilla Värtan och Lindarängen-Kaknäs.

Den 1 maj 1908 tillkallades två sakkunniga för att med ledning av föregående utredningar förbereda en slutlig framställning i frågan till 1907 års försvarskommitté, och lades därvid till grund det av 1906

års sakkunniga framlagda förslaget till station och varvsanläggning vid Lilla Värtan och Lindarängen-Kaknäs.

Sakkunniga för utredning rörande det fasta kustförsvarets ordnande anförde i yttrande den 23 juni 1908, att det oavvisliga behovet av en permanent operationsbas för flottan inom Stockholms skärgård vore till fullo ådagalagt. Flottans nuvarande station i Stockholm motsvarade icke de fordringar, som en sådan operationsbas för flottan måste fylla.

Slutligen anförde 1907 års försvarskommitté i betänkande den 15 november 1909 och den 5 december 1910 bland annat,

att en förflyttning av flottans station i Stockholm vore av behovet påkallad;

att den nya stationen borde erhålla den omfattning, att flottans huvudstridskrafter där kunde förläggas;

att bland de platser för den nya flottstationen, som varit föremål för kommitténs prövning, Kaknäsområdet vore att föredraga;

att anläggandet av en ny flottstation vid Kaknäs för närvarande borde äga rum endast under den förutsättning, att kostnaderna för anläggningen kunde täckas genom försäljning i skälig omfattning av mark från Skepps- och Kastellholmarna samt Galärvarvet, ävensom, därest så skulle för ändamålet erfordras, någon del av Norra Djurgården närmast omkring stationsområdet.

Stationsfrågan upptogs sedermera till behandling i proposition till 1911 års riksdag, varvid till byggnadsarbeten m. m. för flottans station i Stockholm äskades ett extra anslag av 400,000 kronor. Dåvarande departementschefen anförde därvid till statsrådsprotokollet, att det syntes uppenbart att, därest en förflyttning skulle ske, den nya stationen borde erhålla sin plats vid Kaknäs. En dylik förflyttning kunde emellertid icke anses nödvändig, därest den nu befintliga stationen på lämpligt sätt bleve moderniserad och förläggningsplatser för vissa av flottans fartyg bereddes i närheten av stationens område. De uppgjorda planerna för dylika anordningar, vilka slutade på en summa av omkring 10,5 miljoner kronor, vartill komme, bland annat, för anskaffande av ett verkstadsfartyg 2,860,000 kronor, vore emellertid då ännu icke i det skick, att de kunde föreläggas riksdagen.

Under uttalande att, om flottans station skulle kvarbliva å Skeppsholmen, statsmakterna icke borde binda sin handlingsfrihet i fråga om det värdefulla Kaknäsområdet, beviljade riksdagen äskade 400,000 kronor till vissa, under alla förhållanden erforderliga byggnadsarbeten m. m. å Skeppsholmen.

I skrivelse den 8 november 1913 avgav marinförvaltningen infordrad uppgift rörande de viktigaste kompletterings- och anskaffningsbehov, som ansåges böra, oberoende av eventuell nyanskaffning av krigsfartygsmateriel, tillgodoses för främjande av krigsberedskapen. Ämbetsverket upptog därvid ej förslag till sådana åtgärder, som kunde bliva erforderliga i samband med fattande av beslut om flottans stations i Stockholm eventuella förflyttning från eller kvarblivande å dess nuvarande plats, men framhöll den stora vikten därav, att denna fråga så snart ske kunde bringades till slutgiltig lösning.

Marinförvaltningen framhöll emellertid i sin skrivelse år 1913 angående regleringen av utgifterna under riksstatens femte huvudtitel för år 1915 bland annat, att behovet av ökad möjlighet till dockning av fartyg vid Stockholms varv icke i längden kunde undanskjutas och föreslog dels en utvidgning av den nuvarande Galärvarvsdockan och dels anskaffning av en mindre flytdocka.

I skrivelse den 3 april 1914 upptog marinförvaltningen ånyo frågan, men framställde därvid förslag om anläggande av en ny torrdocka å flottans varv i Stockholm i stället för nyssnämnda utvidgning av den befintliga dockan och anskaffning av en flytdocka.

I en för andra försvarsberedningen verkställd utredning angående åtgärder för att åstadkomma en förbättrad krigsberedskap för flottan uttalade chefen för marinstaben den 12 juni 1913, att vad som redan år 1898 anförts i fråga om förläggning av flottans materiel under fredstid alltjämt ägde sin fulla tillämpning.

Frågan om utvidgning eller förflyttning av örlogsstationen i Stockholm har även varit föremål för andra försvarsberedningens preliminära överläggningar, men hade beredningen icke tagit ståndpunkt till denna fråga, utan — i varje fall tills vidare — lämnat detta ärende utanför den utredning beträffande sjöförsvaret, varmed beredningen sysslade. På grund härav förekommer icke heller i beredningens preliminära betänkande något uttalande om Stockholms station.

1916 års  
flottsta-  
tionskom-  
mittés be-  
tänkande.

I den skrivelse, med vilken förberörda, den 14 juni 1916 tillsatta kommitté överlämnat sitt betänkande, har meddelats, att kommittén, för att möjliggöra stationsfrågans framläggande för 1917 års riksdag, ansett sig så fort ske kunde och utan att avvakta detaljarbetets avslutande böra till Kungl. Maj:t avgiva ett förslag rörande den riktning, i vilken enligt kommitténs uppfattning stationsfrågan lämpligen bör lösas.

Förberedande  
undersök-  
ningar.

Kommittén har till en början ansett sig böra genom en förberedande undersökning söka utröna, vilka av de för en stationsanläggning i Stock-

holms skärgård vid olika tillfällen föreslagna platserna överhuvud borde göras till föremål för noggrannare utredningar. En del av dessa platser hava av olika skäl uteslutits, varefter för den slutliga utredningen återstått följande fem platser, nämligen *den nuvarande stationen, Kaknäs, Elfvik, Södergarn och Torsbyfjärd*, vilkas belägenhet närmare framgår av härvid fogade bil. 5. Kommittén har genom besök å dessa platser förvisat sig om, att tillräckliga utrymmen förefinnas för utförandet av en tillfredsställande såväl stations- som varvsanläggning. I händelse av stationens kvarblivande å dess nuvarande plats har det likväl visat sig vara nödvändigt att utsträcka det nuvarande varvsområdet över vissa söder om Galärvarvet belägna områden, vilka ej befinna sig i statens ägo.

Vidare har kommittén, på det att icke onödiga kostnader måtte nedläggas på arbetet, ansett sig böra undersöka, huruvida någon av de ifrågakommande fem platserna av militära eller sjöfartstekniska skäl icke borde ifrågakomma för en stationsanläggning. Resultatet av denna undersökning framgår av de militära och sjöfartstekniska utredningar, vilkas utförande jämväl ingått i det kommittén lämnade uppdraget.

Kommittén framhåller, att i samtliga de militära yttranden, som vid olika tidpunkter avgivits av chefen för generalstaben och de militära myndigheter inom marinen, vilka haft att yttra sig i denna del av stationsfrågan, myndigheterna varit ense därom, att flottstationen bör förläggas innanför Vaxholms fästning, varjämte de i fråga om den lämpligaste platsen därstädes uttalat, att stationen hellre bör förläggas till Stockholm eller dess omedelbara närhet än till någon plats närmare Vaxholms fästning.

Till de militära myndigheternas uppfattning att flottstationen bör förläggas innanför Vaxholms fästning ansluter sig även kommittén. Under den långa tid flottstationsfrågan varit föremål för utredningar har visserligen någon enstaka gång ifrågasatts en förläggning utanför fästningslinjen, men förslag i sådan riktning måste enligt kommitténs mening falla redan på grund av de oöverskådliga kostnader uppförandet av befästningar till flottstationens skydd skulle draga med sig. Då därtill kommer att en förläggning i Stockholms yttre skärgård skulle medföra avdelandet från armén av betydande försvarskrafter, som skulle bindas för flottstationens försvar, måste en lösning av flottstationsfrågan i nyss angiven riktning anses utesluten.

För de militära myndigheternas ståndpunkt i fråga om den för flottstationen lämpligaste platsen innanför Vaxholms fästning hava vägande skäl anförts. Ur försvarssynpunkt är Stockholm tvivelsutan en mycket betydelsefull plats. Dess läge såsom förbindelseled över Mälaren, dess

Militär  
utredning.

rikedom på industriella anläggningar, som kunna tagas i anspråk för krigsmaterieltillverkning, dess ställning som medelpunkt för landets finansiella liv och säte för riksstyrelsen samt framför allt det moraliska intryck, som ett fientligt besättande av rikets huvudstad skulle framkalla under ett krig, göra det till en angelägenhet av vikt, att huvudstaden ej utan tvingande skäl uppgives inför ett fientligt anfall. Med hänsyn härtill är det uppenbart, att flottstationens förläggande intill huvudstaden bjuder vissa militära fördelar, ity att de försvarskrafter, som avdelas för huvudstadens försvar, utan vidare komma även flottstationens försvar tillgodo, medan flottstationens förläggande utanför huvudstadens omedelbara närhet skulle medföra en splittring av försvarskrafterna.

Emellertid vill det å andra sidan synas, som om dessa militära skäl äga allenast en relativ giltighet. Chefen för generalstaben har bland annat i sitt senast avgivna yttrande beträffande flottstationsfrågan utgått från den förutsättningen, att Stockholm såväl som flottstationen måste tryggas med permanenta befästningar, och att man sålunda genom flottstationens förläggande i eller invid huvudstaden skulle undgå att uppföra särskilda befästningar för flottstationen. Frågan om Stockholms permanenta befästning är emellertid ett spörsmål av den stora ekonomiska innebörd, att det torde få anses som synnerligen ovisst, om detta generalstabschefens önskemål inom en överskådlig framtid kan realiseras. Dessa omständigheter ävensom de under det pågående kriget vunna erfarenheterna om fästningars motståndskraft mot modernt artilleri synas göra det sannolikt, att försvaret av huvudstaden för framtiden ej får att räkna med stödet av permanenta befästningar i detta begrepps egentliga mening. Likaledes kunna krigsfall tänkas, då huvudstadens försvar till det yttersta framstår som en angelägenhet av mindre vikt än försvarskrafternas koncentrerings för militärt oundgängligare uppgifter.

Vid sådant förhållande uppstår frågan, om flottstationen får ett gynnsammare militärt läge i eller invid en från landsidan obefästad eller endast svagt försvarad huvudstad än längre ut i skärgården. En förläggning längre ut i skärgården erbjuder emellertid endast då några avgörande militära fördelar, om platsen väljes så, att stationen kan påräkna skyddet av redan förefintliga mera betydande försvarsanordningar. Detta är fallet allenast vid Torsbyfjärd, där en flottstation till försvar från landsidan intill en viss grad kan påräkna ett stöd av Vaxholms fästnings fasta och rörliga försvar. Flottan erhåller även vid Torsbyfjärd en kortare förbindelse med sin bas, än om denna förlägges längre in.

Om sålunda vissa militära skäl kunna sägas tala för stationens förläggning till Torsbyfjärd och andra för dess bibehållande i huvudstaden eller

dess omedelbara närhet, kunna dessa enligt kommitténs uppfattning numera med hänsyn till erfarenheterna från det pågående kriget ej anses äga samma avgörande betydelse för frågans bedömande som tidigare. Särskilt på grund av artilleriets ofantligt ökade skottvidd måste hela området omkring Stockholm och ända ut till Vaxholms fästning betraktas som ett enda sammanhängande försvarsområde, och det förefaller omöjligt att numera tänka sig, att en del av detta område kan utgöra ett självständigt och slutet försvarsområde, vilket ännu var möjligt exempelvis vid den tid, då förslaget om en stationsanläggning vid Torsbyfjärd ursprungligen framställdes.

Vaxholms fästnings inre befästningslinje, d. v. s. befästningarna omkring Oxdjupet och Kodjupet, ligga i själva verket så nära Stockholm, att såväl själva befästningarna som hela skärgårdsområdet innanför desamma kan tagas under beskjutning av en fiende, som lyckats framtränga till och sätta sig i besittning av huvudstaden. En mot Stockholm från norr eller söder framryckande fiende kan även, efter att hava uppnått vissa platser, beskjuta hela skärgårdsområdet mellan Stockholm och Vaxholms fästning.

Man torde få antaga att, om en del av det försvarsområde, vars centralpunkt utgöres av landets huvudstad, skulle falla i en fiendes våld, måste inom kort återstoden av området jämväl komma att falla, och under alla omständigheter står det i fiendens makt att med artillerield förstöra varje militär anläggning av vikt, som är belägen inom området.

Under numera inträdda förhållanden synas alltså de militära skäl, som anförts till förmån för det ena eller andra förslaget, hava förlorat en stor del av sin betydelse. Så länge kravet på att stationen skall förläggas innanför Vaxholms fästning bibehålles — och ett frångående av detta krav torde, såsom kommittén framhållit, icke kunna ifrågakomma — synes det därför kommittén, att några militärt avgörande skäl för stationens förläggande till den ena eller andra platsen icke kunna anföras.

Med hänsyn till det ovan anförda har kommittén som sin uppfattning uttalat,

att flottstationen bör förläggas innanför Vaxholms fästning; samt

att beträffande valet av plats därinnanför de militära skälen — särskilt med hänsyn till krigsmaterielens utveckling — numera ej äga någon avgörande betydelse.

Vid bedömandet av frågan, huruvida sjöfartstekniska hänsyn böra tillmätas någon större betydelse vid bestämmandet av platsen för flott-

Sjöfartsteknisk utredning.

stationen i Stockholms skärgård, har kommittén till en början fäst sin uppmärksamhet vid den omständigheten, att den nya stora dockanläggning, som måste komma till stånd i samband med varvets ordnande och till vilken medel redan blivit beviljade, kan bliva av ej oväsentlig betydelse för handelssjöfarten på Stockholm. Även den största i Stockholm befintliga dockan, nämligen flottans docka å Galärvarvet, förmår icke mottaga fartyg av sådan storlek, som numera besöka Stockholms hamn, och det måste utan tvivel betecknas som en stor olägenhet för hamnen, att denna ej disponerar över tillräckliga dockningsmöjligheter. Tillkomsten av en ny stor docka bör därför för stadens vidkommande vara synnerligen välkommen.

Den nya dockans betydelse för handelssjöfarten bliver emellertid avgjort större, om dockan förlägges till en så belägen plats, att arbetena på haverister, som intagits i densamma, underlättas för de privata verkstäderna. Ur denna synpunkt äro de i eller i närheten av Stockholm belägna platserna att föredraga framför de längre bort belägna.

Dockans betydelse för handelssjöfarten kommer givetvis att ökas, om dess dimensioner tilltagas så, att den förmår mottaga även de största handelsfartyg, som överhuvud torde komma att besöka Stockholms hamn. Kommittén finner det därför önskvärt, att dockans dimensioner ökas från föreslagna  $125 \times 20 \times 8$  m. till  $140 \times 24 \times 9$  m.

Dockans betydelse för handelssjöfarten minskas till en viss grad, om den föreslagna nya dockanläggningen vid Finnboda kommer till stånd. Även i detta fall kan det dock såväl för handelssjöfarten som även för flottan vara av betydelse att inom Stockholms hamn disponera över tvenne stora dockor, särskilt om den ena av dessa för en längre tid är upptagen av ett omfattande reparationsarbete.

Kommittén har vidare ansett sig böra undersöka, om stationens förläggande till den ena eller andra platsen kan vara till något hinder för en framtida utveckling av Stockholms hamn. I detta hänseende torde från början kunna fastslås, att hamnens utvecklingsmöjligheter icke kunna på något sätt beröras av en stationsanläggning vare sig vid Elfvik, Södergarn eller Torsbyfjärd, då dessa platser äro alltför avlägset belägna. Icke heller torde hamnens utsträckande över det område, som för närvarande disponeras av flottstationen i Stockholm, kunna medföra någon mera tungt vägande fördel för Stockholms stad, då järnvägsspår ej kunna lämpligen dit utdragas och kajerna sålunda i huvudsak endast kunna komma den mindre trafiken tillgodo.

En stationsanläggning vid Kaknäs kan däremot komma att ligga betänkligt i vägen för en utveckling av Stockholms hamn, särskilt om

hänsyn tages till den riktning, i vilken utvecklingsplanerna för närvarande gå, men det synes likväl kommittén, att betydelsen av denna olägenhet icke bör givas sådana dimensioner, att tanken på en stationsanläggning vid Kaknäs enbart av denna anledning bör uppgivas, särskilt då utvecklingsmöjligheter för stadens hamn finnas på andra håll.

Efter att även hava tagit i betraktande den inverkan, som isförhållandena och upptagandet av en ifrågasatt farled till södra skärgården kunna hava på bestämmandet av platsen för flottstationen, kommer kommittén till den uppfattningen att, om än vissa sjöfartstekniska skäl synas tala till förmån än för det ena och än för det andra förslaget, torde dessa skäl, i likhet med de militära, icke vara av den art, att de kunna tillmätas någon avgörande betydelse vid valet av plats för flottstationen.

Av de militära och sjöfartstekniska utredningarna framgår, att varken militära eller sjöfartstekniska skäl utpeka den ena eller andra av ifrågasatt platser såsom för en stationsanläggning särskilt lämplig, men att icke heller någondera platsen ur vare sig militär eller sjöfartsteknisk synpunkt kan betecknas såsom för en stationsanläggning avgjort olämplig.

Resultatet av den förberedande undersökningen.

Med anledning härav har kommittén ansett sig böra utföra fullständiga terrängundersökningar av dessa platser, där sådana icke förut varit utförda, att tjäna till ledning vid utarbetandet av planerna för de olika stations- och varvsanläggningarna.

Beträffande förvärvandet av det område å Södra Djurgården, som erfordras för en utvidgning av den nuvarande stationen, har kommittén begärt och erhållit nådigt bemyndigande att ingå i förhandling med Stockholms stad och övriga ägare eller innehavare av mark inom ifrågasatt område för åvägabringande av en preliminär överenskommelse rörande de villkor, på vilka detsamma må kunna av Kun gl. Maj:t och kronan förvärfvas. Beträffande de övriga platserna har kommittén sökt att under hand införskaffa intill viss tid gällande anbud å försäljning av de erforderliga områdena.

Slutligen har kommittén till ledning för detaljutredningarna utarbetat här nedan intagna grunder för de olika stations- och varvsanläggningarna.

Med ledning av 1914 års plan för sjöförsvarets ordnande har kommittén beräknat det antal fartyg, som i fredstid avses att vara förlagt till Stockholms station.

Grunder för stations- och varvsanläggningarna.

*Stationen* har i enlighet härmed planlagts för att giva tillräckligt utrymme för dessa fartygs behov samt erforderliga kaserner och boställen

för personalen ävensom skolbyggnader m. m. för dennas utbildning. Enligt från vederbörande militära myndigheter erhållna uppgifter, avseende personalberäkningarna för år 1919, bör kasernutrymme beredas för 1,200 man. I Stockholmsförslaget behöver emellertid ny kasern uppföras för endast 800 man, då två av de nuvarande kasernerna avses att bibehållas såsom sådana. Vid beräkningen av antalet boställslägenheter för icke inkasernerad personal har kommittén i Stockholmsalternativet ävensom, ehuru i något mindre utsträckning, i Kaknäsalternativet räknat med att en stor del av personalen skall kunna erhålla bostäder inom Stockholms stad, på sätt redan nu är fallet. Elfviks-, Södergarns- och Torsbyfjärdsalternativen fordra däremot anordnandet av ett mycket stort antal bostadslägenheter, då det av kommunikationshänsyn måste anses uteslutet, att vid stationen tjänstgörande personal skall kunna vara bosatt så långt borta som i Stockholm.

Sjökrigshögskolan synes vid en förflyttning av stationen böra kvarbliva i Stockholm, såväl med hänsyn till att de bästa lärarkrafterna i regel torde finnas i marinens överstyrelse som på grund av att eleverna behöva äga tillgång till i staden befintliga bibliotek. Sjökrigsskolan synes däremot böra flyttas med stationen i Kaknäs-, Elfviks-, Södergarns- och Torsbyfjärdsalternativen.

Vid en förflyttning av stationen utanför Stockholms stads område eller till Kaknäs måste medel avses för uppförande av varmbadhus, kyrka, folkskola, sjukhus, officersmäss, underofficersmäss och samlingshus för arbetare och gemenskap, varjämte Elfviks-, Södergarns- och Torsbyfjärdsalternativen fordra anläggandet av en kyrkogård. I Stockholmsalternativet däremot fordras endast uppförandet av en sjukstuga, likväl endast i händelse att garnisonssjukhuset utflyttas till Järvafältet.

Sjökarteverket har icke något direkt samband med stationen och torde vid en förflyttning av denna böra kvarbliva i Stockholm antingen i sin nuvarande lokal eller i nyuppförd sådan.

Slutligen anser sig kommittén i detta sammanhang böra påpeka det önskvärda i att lokaler beredas för flottans arkiv och historiska samlingar.

Kommittén har icke ansett sig böra beräkna några medel vare sig för en eventuell förflyttning av sjökarteverket eller för beredande av lokaler för arkivet och de historiska samlingarna, då dessa frågor icke direkt höra samman med flottstationsfrågan, utan endast framkomma som konsekvenser av stationens förflyttning eller ombyggnad.

*Varvet* måste givas en sådan omfattning, att det i första hand kan verkställa de å ovannämnda fartyg med tillhörande båtar, inventarier

m. m. ävensom å kustartilleriets till Stockholm förlagda flytande materiel årligen förekommande översyns- och underhållsarbeten samt reparationer och förändringar, som må bliva erforderliga, ävensom utrustning, förrådskomplettering och avrustning.

Men dessutom måste varvet under fredstid,

dels kunna med önskvärd hastighet utföra erforderliga underhålls- och reparationsarbeten samt förrådskompletteringar m. m. å flottans samtliga under vissa tider till Stockholm och dess skärgård för övningar förlagda stridskrafter,

dels kunna utföra nybyggnader i den utsträckning, att dessa arbeten kunna i lämpligt förhållande till arbetarstammen lämna full sysselsättning under de tider, då varvet ej är så överhopat med arbeten för den övriga materielen.

Ytterligare tillkommer vid bedömandet av varvets omfattning,

att det vid mobilisering, under anlåtande av biträde från privatindustrien, skall kunna med kortaste tidsutdräkt utföra såväl färdigrustningen av de till stationen förlagda fartygen som även utrustning och eventuella förändringar av den förhyrda materielen, såsom hjälpvedettbåtar, hjälpanonbåtar, dykeri-, isbrytar- och sjuktransportfartyg m. m., samt

att det efter genomförd mobilisering, eventuellt under anlåtande av biträde från privatindustrien, skall kunna med önskvärd hastighet utföra såväl underhållet som erforderliga reparationer efter haverier eller strid å flottans samtliga till Stockholms skärgårdsområde förlagda stridskrafter.

På grund av dessa under olika förhållanden och tidpunkter under året i hög grad varierande fordringar på varvets arbetsförmåga i kvantitativt hänseende ställer det sig synnerligen svårt att kunna med någorlunda bestämdhet fastslå den omfattning, som varvet, dess verkstäder, förråd m. m. böra hava för att på mest effektiva och ekonomiska sätt svara mot den fluktuerande efterfrågan å arbete, men har kommittén ansett sig böra beträffande Kaknäs-, Elfviks-, Södergarns- och Torsbyfjärdsalternativen utgå från att de resp. varvens verkstäder och övriga anläggningar planläggas för att, då de äro färdigbyggda, erhålla en omfattning, överensstämmande med grunderna för förut utarbetade planer för etablissemangets förflyttning. Dessutom måste ytterligare plats beredas, motsvarande vissa delar av redan tidigare förutsedd utvidgning av anläggningarna, för att möta de behov, som flottans tillväxt, särskilt inom viss materiel, kräver, varjämte anläggningarna planerats så, att de medgiva en ytterligare, icke oväsentlig utvidgning, om och då så kan bliva erforderligt.

I fråga om Stockholmsalternativet har kommittén delvis varit bunden av att i största möjliga utsträckning utnyttja redan befintliga anläggningar, men har kommittén även beträffande detta alternativ sökt fasthålla ovan angivna synpunkter beträffande varvets omfång efter verkställd utvidgning och ytterligare utvidgningsmöjligheter.

Kommunikationer.

I *Stockholmsalternativet* har kommittén icke ansett sig böra ifrågasätta anordnandet av en direkt spårförbindelse mellan stationsområdet och statsbanenätet. I stället föreslås anordnandet av en färjeförbindelse mellan Djurgårdsvarvet och Stadsgården, och beräknas kostnaderna härför till 165,000 kronor.

I *Kaknäsalternativet* hava icke några särskilda kostnader ansetts böra beräknas för åstadkommandet av anslutning mellan stationsområdets spårnät och statsbanornas spårnät vid Värtahamnen.

I fråga om anordnandet av järnvägsförbindelse mellan stationsområdet och statsbanenätet i *Lidingö- och Torsbyfjärdsalternativen* hava tidigare omfattande utredningar verkställts, av vilka framgår, att stationens kommunikationsfråga i Lidingöalternativen står i ett visst samband med Lidingö köpings kommunikationsfråga och i Torsbyfjärdsalternativet är beroende av en överenskommelse med järnvägsaktiebolaget Stockholm—Saltsjön rörande trafik på Saltsjöbanan, varjämte i sistnämnda alternativ frågan om Saltsjöbanans ändstation måste slutgiltigt ordnas.

Då dessa svävande frågor icke torde kunna avgöras, utan att ett definitivt beslut i flottstationsfrågan dessförinnan fattats, har kommittén icke ansett sig nu böra nedlägga några kostnader på ytterligare utredningar i detta hänseende. Kommittén har därför inskränkt sig till att verkställa en omräkning av de förut beräknade kostnaderna enligt nu gällande priser, och har därvid funnit, att kostnaderna för anordnandet av järnvägsförbindelse med statsbanenätet böra upptagas till följande approximativa belopp:

i Elfviksalternativet .....	2,700,000 kronor,
» Södergarnsalternativet .....	2,500,000 » samt
» Torsbyfjärdsalternativet .....	3,100,000 » .

Stationens vattenbehov.

I *Stockholms- och Kaknäsalternativen* förutsattes, att vattenbehovet kan fyllas från Stockholms stads vattenledningsverk. Kostnader för rörledningar inom stationsområdet hava i Stockholmsalternativet beräknats till 300,000 kronor och i Kaknäsalternativet till 1,000,000 kronor.

Beträffande övriga alternativ har en utredning verkställt av aktiebolaget Vattenbyggnadsbyrån i Stockholm. Byrån föreslår i *Torsbyfjärdsalternativet* anordnandet av en vattenledning från de på ett avstånd av omkring 5 km. från stationen belägna sjöarna Insjön och Kovikstjärn för en beräknad kostnad av 3,000,000 kronor, vartill komma kostnaderna för vatten- och avloppsledningar inom stationsområdet, vilka beräknats till 1,315,000 kronor. I *Lidingöalternativen* föreslås att gemensamt med Lidingö köping anordna vattenledning från grusåsen vid Ulriksdal. Kronans andel i kostnaderna äro för Södergarnsalternativet beräknade till 1,964,000 kronor och för Elfviksalternativet till 2,030,000 kronor, vartill komma kostnaderna för rörledningar inom stationsområdet med 1,315,000, resp. 1,250,000 kronor.

Det område, som i *Stockholmsalternativet* behöver förvärfvas för flottstationens utvidgning, är utmärkt å de såsom bil. 6 och 12 härvid fogade kartorna. Större delen av området tillhör Stockholms stad och Stockholms Grosshandelssocietet, och har kommittén, efter därtill erhållet nådigt bemyndigande, med av staden utsedda underhandlare, vilka jämväl bemyndigats att förhandla å Grosshandelssocietetens vägnar, den 12 mars 1917 träffat ett förslag till avtal av den lydelse, som angives i bil. 1.

Markförvärv.

Enligt detta avtal utgör kostnaden för förvärvandet av det Stockholms stad och Grosshandelssocietetens tillhöriga området med därå befintliga byggnader 7,000,000 kronor, av vilka 2,000,000 kronor äro avsedda att betalas kontant och återstoden eller 5,000,000 kronor genom upplåtande av ett område vid Kaknäs. Sistnämnda område skulle av kronan få disponeras under 20 år från avtalets dag. Härtill kommer ytterligare en summa av 1,000,000 kronor, utgörande ersättning för den genom kommittén föreslagna avstängning av farleden mellan Skeppsholmen och Galärvarvet vållade försämringen av stadens hamnförhållanden, att kontant betalas i vissa årliga poster, sedan avstängningen av farleden blivit verkställd.

För giltigheten av berörda avtal förutsättes, att ett mellan delegerade, som enligt nådigt bemyndigande utsetts av chefen för sjöförsvarsdepartementet, och representanter för Stockholms stad den 7 april 1916 träffat avtal (bil. 1) varder å ömse sidor godkänt. Genom sistnämnda avtal upplåtas till staden vissa områden vid Lindarängen mot det att staden till kronan betalar ett sammanlagt belopp av 1,600,000 kronor samt till kronan överlåter äganderätten till Fjäderholmarna med tillhörande strand- och vattenrätt.

Kommittén har sökt att införskaffa anbud å försäljning av de i enskild ägo varande delarna av det för stationens utvidgning erforderliga

området, men hava sådana anbud inkommit endast rörande några mindre tomter. Under sådant förhållande torde det, vid flottstationens kvarblivande på dess nuvarande plats, bliva nödvändigt att expropriationsvis förvärva återstående delen av det i enskild ägo varande området, och torde kostnaden för detta områdes förvärvande, med hänsyn såväl till det träffade avtalet och de inkomna anbuden som till det värde, vilket av staden åsatts dess mark, kunna beräknas till ett belopp av omkring 2,000,000 kronor.

De å Beckholmen befintliga tvenne dockorna äro av Stockholms Grosshandelsassociering uthyrda till Bergsunds Mekaniska Verkstads Aktiebolag genom kontrakt, gällande till och med år 1930. Av kommittén inledda underhandlingar rörande de villkor, på vilka bolaget kunde vara villigt att på Kungl. Maj:t och kronan överlåta sitt kontrakt om dispositionen av dockorna, hava ännu ej slutförts. Ett av huvudvillkoren för stationens bibehållande på nuvarande plats är emellertid, att åtminstone den västra Beckholmsdockan omedelbart får av kronan övertagas i och för påbörjandet av utvidgningsarbetena och, i händelse att en överenskommelse härom ej kan med bolaget träffas, synas två utvägar stå kronan öppna att vinna detta önskemål. Den ena av dessa ligger i att uppställa det villkoret för tilldelandet av begärt statsunderstöd till den ifrågasatta dockanläggningen vid Finnboda, att Finnboda varv, som för närvarande disponerar dockorna, för erhållandet av statsunderstödet överlåter sin dispositionsrätt till endera eller båda dockorna på kronan. Den andra utvägen består i exproprierandet av nyttjanderätten till den västra eller eventuellt båda dockorna, vilket likväl förutsätter, att det förslag till ny expropriationslag, som förelagts riksdagen, bliver godkänt.

Det statsverket tillhöriga område, som för en stationsanläggning vid *Kaknäs* behöver tagas i anspråk, framgår av den såsom bil. 8 härvid fogade kartan. Kostnaderna för markförvärv hava i detta alternativ beräknats till 415,000 kronor, innefattande viss ersättning till Djurgårdskassan och innehavarna av sådana lägenheter, som avses att tagas i anspråk för statsverkets behov.

I *Elfviksalternativet* hava inga anbud inkommit å försäljning av det för stationsområdet erforderliga området. Med ledning av förda underhandlingar har kommittén beräknat kostnaderna för markförvärv i detta alternativ till 4,400,000 kronor.

I *Södergarnsalternativet* hava anbud inkommit på i det närmaste all den mark, som erfordras för flottstationen, och hava kostnaderna för markförvärv här upptagits till 2,565,000 kronor.

I *Torsbyfjärdsalternativet* hava anbud inkommit på försäljning av omkring  $\frac{2}{3}$  av den mark, som erfordras för stationen. De återstående de-

larna av det för anläggningen erforderliga området måste i händelse av en stationsförflyttning till Torsbyfjärd expropriationsvis förvärvas. Med ledning av de inkomna anbuden har kostnaden för markförvärv i detta alternativ beräknats till 4,150,000 kronor.

De av kommittén utarbetade planerna äro avsedda att tjäna till ledning vid utarbetandet av detaljerna för det förslag, som eventuellt må beslutas att komma till utförande. Att kunna exakt beräkna och förutse erforderliga utrymmen och utvecklingsbehov vid anläggningar, som i vissa fall äro avsedda att komma till utförande först om 12 till 15 år, låter sig ej göra, och en blivande arbetsledning måste därför äga frihet att efter för handen varande omständigheter och vunnen erfarenhet ordna arbetet samt inom ramen av de beräknade kostnaderna vidtaga de förändringar, som kunna befinnas erforderliga.

Beskrivning  
över flottsta-  
tionsför-  
slagen.

Planer över de olika förslagen återfinnas i de såsom bil. 7—11 utmärkta kartorna. Kommitténs beskrivningar över Stockholms-, Kaknäs- och Elfviksförslagen torde få här bifogas såsom bil. 2.\*)

Vid Stockholmsförslagets utarbetande (bil. 7) har kommittén eftersträvat att reducera de olägenheter, som av skilda myndigheter ur varvs-teknisk synpunkt framhållits emot flottstationens bibehållande å nuvarande plats, varjämte största möjliga hänsyn tagits till att söka dels bibehålla Skepps- och Kastellholmarnas nuvarande karaktär med deras kraftigt kuperade terräng och omfattande planteringar, dels giva de nya byggnaderna ett värdigt och med nuvarande byggnadsstil väl harmonie-rande yttre.

Kaknäsförslaget (bil. 8) har utarbetats med ledning av de av 1900 års flottstationskommitté och 1902 års stationssakkunniga uppgjorda förslagen till ny flottstation vid Kaknäs, med iakttagande av i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande den 30 juli 1904 gjorda erinringar, samt ansluter sig med några smärre undantag till det av 1916 års sakkunniga uppgjorda 1916 års Kaknäsförslag, alt. B.

Elfviksförslaget (bil. 9) har utarbetats med ledning av 1904 och 1907 års Elfviksförslag. Vid planernas uppgörande har hänsyn tagits dels till att de såsom önskvärda, men ej oundgängligen för anläggningen nödvändiga tomterna icke omedelbart må behöva tagas i anspråk och dels till att de å denna del av Lidingön belägna, i flera fall dyrbara villa-anläggningarna i största möjliga utsträckning må kunna användas såsom bostäder åt stationens personal.

\*) Beträffande beskrivningar över Södergarns- och Torsbyfjärdsförslagen torde få hänvisas till kommitténs betänkande.

För Södergarnsförslaget (bil. 10) hava omfattande avvägningar och borringar i land och utanför liggande vattenområden utförts. Av dessa terrängundersökningar och borringar har bekräftats den redan vid kommitténs förberedande undersökningar vunna uppfattningen att, ehuru väl områdets konturer med den djupa och väl skyddade Södergarnsviken synas kunna medgiva en lämplig planering av varv med dockor, slipar och verkstäder, förorsaka de branta stränderna och den kraftigt kuperade terrängen med höjder om 20--35 m. omedelbart intill stränderna mycket dyrbara terrasserings- och svårighet att å vissa delar framdraga kajer av önskvärd bredd. Då därtill kommer, att markens beskaffenhet mellan höjderna är synnerligen olämplig för uppförande av tyngre byggnader på grund av att djupet till fast botten här är avsevärt, hava även grundläggningskostnaderna för vissa verkstadsbyggnader ökats högst väsentligt. Liksom i Kaknäsförslaget hava olika delar av anläggningarna förlagts på skilda höjder över vattenytan för att i möjligaste mån reducera de höga terrasseringskostnaderna.

Vid utarbetandet av planen för Torsbyfjärdsförslaget (bil. 11) har 1907 års försvarskommittés förslag till flottstation vid Torsbyfjärd i huvudsak följts med de förändringar, som betingats av sjökrigsmaterielens utveckling under den gångna 10-årsperioden.

Bränsledepå.

Frågan om anläggandet i Stockholms skärgård av en depå för flottans räkning av kol och oljor har sedan länge stått på dagordningen. Behovet härav har givetvis i och med krigsfartygsmaterielens utökning och oljeeldnings införande även på vissa äldre pansarbåtar blivit allt mer kännbart. Erfarenheterna från den år 1914 anbefallda mobiliseringen och de svårigheter, som det pågående kriget visat sig förorsaka med hänsyn till införseln av dessa förbrukningsartiklar, synes också utgöra en kraftig maning att ej längre undanskjuta denna viktiga fråga. Då det obetydliga område, som å Galärvarvet kunnat avses för upplag av kol, varit alldeles otillräckligt, hava för flottans räkning måst förhyras kolgårdar vid Värtahamnen, för vilka hyrestiden emellertid utgått den 1 oktober 1916. Det har synts kommittén icke lida något tvivel, att anläggandet av en depå för såväl kol som för stridsfartygen erforderliga oljor av olika slag kommer att i längden medföra avsevärda besparingar för statsverket. För förvaring av brännolja finnas för närvarande inga tillräckliga anordningar vare sig å eller i närheten av Stockholms station. I likhet med myndigheterna anser kommittén därför lämpligt, att denna fråga upptages till behandling i

samband med spörsmålet om förflyttning av flottans station i Stockholm, varmed den för övrigt äger ett naturligt samband.

Kommittén uttalar som sin uppfattning, att bränsledepån tillsvidare endast behöver anordnas för 60,000 ton kol, med utvecklingsmöjlighet upp till 100,000 ton, samt för 12,000 ton brännolja, förvarad i minst 8 olika cisterner. I enlighet härmed har det totala utrymmet beräknats till omkring 60,000 kvadratmeter och kajutrymmet till 400 meter.

Enligt förberörda mellan statens och Stockholms stads delegerade träffade avtal av den 7 april 1916 (bil. 1) skulle till staten överlämnas Fjäderholmarna med tillhörande strand- och vattenrätt. I fråga om Stockholms- och Kaknäsalternativen, där utrymme för bränsledepån icke finnes inom resp. stationsområden, utan endast skjul och cisterner beräknats för omkring 2,000 ton kol och 100 kubikmeter olja, har kommittén intet att erinra häremot, särskilt som avståndet mellan stationsområdet och depån härigenom bliver skäligen obetydligt. I Lidingö- och Torsbyfjärdsalternativen har kommittén däremot ansett, att bränsledepån bör förläggas inom stationsområdet, vars storlek beräknats i enlighet härmed.

Kostnaderna för bränsledepåns anordnande hava i de olika alternativen approximativt beräknats till 2,000,000 kronor.

Frågan om anordnandet av en ny torpedinskjutningsstation för flottans station i Stockholm är så till vida oberoende av flottstationsfrågan i övrigt, att platsen för torpedinskjutningsstationen icke är förbunden med platsen för flottstationen. Fastmera är torpedinskjutningsstationens läge i första hand beroende av tillgången till ett vattenområde, som erbjuder en rak bana av tillräcklig längd och ej äger ett alltför stort vattendjup. Icke dess mindre finner kommittén det av nedan angivna omständigheter vara önskvärt, att frågan om torpedinskjutningsstationen upptages till prövning i samband med stationsfrågan.

För inskjutning av torpeder, tillhörande Stockholms station, har tidigare använts en inskjutningsstation vid Brandalsund, där banornas längd dock icke uppgår till mer än 1,500 meter. Sedan de moderna torpedernas skjutvidd ökats till 4,000 à 6,000 meter och därutöver, har inskjutningsstationen vid Brandalsund icke längre kunnat användas, varför inskjutningsbron vid densamma under senaste tiden icke underhållits. På grund härav hava Stockholms station tillhörande torpeder måst sändas till Karlskrona för att inskjutas vid den därstädes befintliga inskjutningsstationen. Att detta förfaringssätt varit tidsödande och medfört

Torped-  
inskjutnings-  
station.

särskilda kostnader, torde ligga i öppen dag. Därtill kommer, att vid transport å järnväg av inskjutna torpeder fara uppstår, att torpederna bliva utsatta för stötar, varigenom deras träffsäkerhet riskeras, samt att inskjutningsbanan i Karlskrona genom den ökade torpedtillverkningen vid därvarande torpedverkstad blivit så hårt anlitad, att svårigheter ansetts möta att vid nämnda bana medhina inskjutningen av Stockholms station tillhörande torpeder. Olämpligheten ur mobiliseringssynpunkt av att i närheten av Stockholms station sakna tillgång till en torpedinskjutningsstation torde även lätt inses.

I årligen upprepade framställningar under åren 1907—1913 har av marinförvaltningen såsom en lämplig plats för den på grund av nu nämnda förhållanden synnerligen behövlige torpedinskjutningsstationen förordats visst område å egendomen Södergarn å Norra Lidingön. Härifrån kunde en bana på lämpligt djup utstakas längs Askrikefjärden i östlig riktning till Långholmsfjärden. Sedermera har marinförvaltningen framlagt förslag om inskjutningsstationens förläggning något västligare på Lidingön till Bosön, varifrån en bana om 6,500 meters längd kan anordnas.

Med hänsyn till de moderna torpedernas skottvidd och den alltjämt fortgående utvecklingen av torpedvapnet har det synts kommittén önskvärt, att vid den nya inskjutningsstationen hade kunnat anordnas en bana av 10,000 meters längd. Någon plats, som medger anordnandet av en så lång inskjutningsbana och samtidigt erbjuder ett lämpligt vattendjup, synes emellertid ej finnas inom Stockholms skärgård, och kommittén finner sig under sådant förhållande ej kunna göra någon invändning mot den av myndigheterna föreslagna platsen.

Torpedinskjutningsstationen vid Bosön har beräknats betinga en kostnad av 173,500 kronor förutom utgifterna för markförvärv. I Södergarnsalternativet ingår den för inskjutningsstationen avsedda marken i det område, som föreslås att förvärfvas för flottstationen, och några särskilda utgifter för markförvärv behöva sålunda i detta alternativ icke beräknas. I övriga alternativ tillkomma kostnaderna för markförvärv, vilka, då det behövlige området icke överstiger 8,000 kvadratmeter, icke torde behöva beräknas till högre belopp än omkring 24,000 kronor, motsvarande ett pris av 3 kronor för kvadratmeter. Kostnaderna för torpedinskjutningsstationen hava i enlighet härmed upptagits till följande belopp:

i Södergarnsalternativet .....	173,500 kronor,
» övriga alternativ .....	197,500 » .

För uppgörande av kostnadsberäkningar för de olika förslagen hava med biträde av ingenjör- och byggnadsdepartementen vid flottans varv i Stockholm, i anslutning till av tidigare flottstationskommittéer och sakkunniga utarbetade detaljritningar och terrängundersökningar, dels kompletterande detaljritningar å verkstäder och andra byggnader samt specifikationer å verkstads- och elektriska anläggningar utarbetats, dels ytterligare borringar och avvägningar utförts, varöver borrnings- och avvägningsskartor samt profiler upprättats, dels även prisuppgifter och preliminära anbud från större entreprenörer, maskinfirmer och andra leverantörer infordrats. Kostnadsberäkningarna äro med ledning härav utarbetade enligt i februari 1917 gällande å-pris. I överensstämmelse med vad som erinrats rörande planerna för de olika förslagen måste även kostnadsberäkningarna anses såsom approximativa, då de gälla arbeten för så långa tidsperioder som ända upp till 15 år. Ävenså kunna under nuvarande osäkra ekonomiska förhållanden inträffa ytterligare prishöjningar, som icke äro möjliga att beräkna, ehuru det ej heller torde vara helt uteslutet, att anläggningskostnaderna vid återgång till normala förhållanden kunna komma att nedbringas under de nu beräknade.

Ehuruval således kostnadsberäkningarna icke kunna anses bindande, äro de dock fullt användbara vid jämförelse mellan de olika förslagen för att kunna bedöma, vilket av dem med hänsyn till anläggningskostnaderna kan anses vara mest fördelaktigt.

Kostnadsberäkningarna, i vilka även ingå kostnaderna för arbetsledning, ritningar, kontroll m. m. under arbetenas utförande, hava för att så långt som möjligt kunna jämföras med kostnaderna för tidigare utarbetade förslag, i huvudsak uppställts i enlighet med dessa, men kunna dock icke utan vissa omräkningar och omflyttningar direkt jämföras med desamma. Av efterföljande tablå framgå närmare kostnaderna under skilda poster för de av kommittén utarbetade stationsförslagen.

## Jämförande tabell över kostnaderna för de av 1916

	S t o c k h o l m .			K a k n ä s .		
<b>A. Varvets område.</b>						
Terrasseringsarbeten o. spårplaneringar	1,713,000			6,319,000		
Kajbyggnader och broar	4,096,000			5,219,700		
Byggn. för allm. varvsdriften m. m.	1,402,000			2,037,000		
» » artilleridepartementet	237,000			563,000		
» » torpeddep:t och flygwapnet	607,000			873,000		
» » ekipagedepartementet	95,000			426,000		
» » min »	140,000			583,000		
» » ingenjör »	6,171,000			6,870,300		
» » byggnads »	—			185,000		
Motorer, maskiner m. m. i verkstäderna	2,185,000			2,305,000		
Transportmateriel m. m. utom verkstäderna	287,000			309,000		
Elektrisk kraft och belysning	1,103,000	18,036,000		1,190,000	26,880,000	
<b>B. Stationens område.</b>						
Terrasserings- och vägarbeten	385,000			1,300,000		
Kajbyggnader och broar	2,206,000			1,339,000		
Allmänna byggnader m. m.	1,968,000			5,268,000		
Elektrisk belysning	300,000	4,859,000		475,000	8,382,000	
<b>C. Gemensamma anläggningar.</b>						
Elektriska ledningar	—			—		
Vattenledning	—			—		
Järnväg	—			—		
Telefonanläggning	13,000	13,000	22,908,000	16,000	16,000	35,278,000
<b>D. Kommunala anläggningar.</b>						
Terrasserings- och vägarbeten	—			20,000		
Byggnader m. m.	—			746,000		
Elektrisk belysning	—	—		55,000	821,000	
<b>E. Boställen m. m.</b>						
Bostadshus	3,012,000			7,346,500		
Planering, vägar, planteringar	250,000			500,000		
Gas-, vatten- och avloppsledningar	300,000			400,000		
Elektrisk belysning	100,000	3,662,000	3,662,000	250,000	8,496,500	9,317,500
Summa			26,570,000			44,595,500
Markförvärfv c:a			5,000,000			415,000
Kostnad för stationsanläggningen			31,570,000			45,010,500
Tillkomma för:						
Torpedinskjutningsstation			197,500			197,500
Bränsledopå			2,000,000			2,000,000
<i>Totalsumma</i>			33,767,500			47,208,000

## års flottstationskommitté uppgjorda stationsrörslagen.

Elfvik.		Södergarn		Torsbyfjärd.	
7,075,000		9,048,518		6,549,500	
4,716,450		7,719,030		9,068,500	
2,048,000		2,429,500		2,351,500	
563,000		601,000		629,000	
873,000		873,000		873,000	
426,000		426,000		426,000	
583,000		583,000		583,000	
9,080,000		10,017,152		10,175,000	
185,000		185,000		185,000	
2,305,000		2,305,000		2,305,000	
309,000		309,000		309,000	
1,190,000	29,353,450	1,190,000	35,686,200	1,190,000	34,644,500
1,525,000		1,993,600		1,943,500	
1,964,000		2,367,600		2,216,000	
5,505,000		5,505,000		5,518,000	
480,000	9,474,000	480,000	10,346,200	480,000	10,157,500
300,000		262,500		622,500	
1,015,000		982,000		1,500,000	
2,700,000		2,500,000		3,100,000	
17,000	4,032,000	17,000	3,761,500	20,000	5,242,500
			49,793,900		50,044,500
20,000		20,000		20,000	
1,824,000		1,791,000		2,309,000	
160,000	2,004,000	147,500	1,958,500	267,500	2,596,500
15,843,500		15,843,500		15,843,500	
750,000		750,000		750,000	
600,000		600,000		600,000	
350,000	17,543,500	350,000	17,543,500	350,000	17,543,500
			19,502,000		20,140,000
		62,406,950		69,295,900	70,184,500
		4,400,000		2,565,000	4,150,000
		<b>66,806,950</b>		<b>71,860,900</b>	<b>74,334,500</b>
		197,500		173,500	197,500
		2,000,000		2,000,000	2,000,000
		<b>69,004,450</b>		<b>74,034,400</b>	<b>76,532,000</b>

I fråga om fördelningen av de årliga utgifterna för stationsanläggningen jämte markförvärv vid utförandet av de olika förslagen har kommittén förutsatt, att samtliga utgifter för markförvärv skola täckas under år 1917. För arbetena under åren 1917 och 1918 avses endast att taga i anspråk det av värnskattemedel avsatta beloppet av 1,400,000 kronor. För Stockholmsalternativet har sedermera räknats med ett årligt byggnadsanslag, varierande mellan 2,2 och 2,5 miljoner kronor, vilket anslag under det sista byggnadsåret beräknats nedgå till omkring 1,5 miljoner kronor. Ombyggnaden beräknas vara avslutad under år 1929. I Kaknäsalternativet har kommittén i likhet med 1916 års sakkunniga räknat med, att den nya stationen skall utbyggas i tre olika byggnadsperioder samt att delar av det nuvarande stationsområdet efter varje periods avslutande skola frigöras till försäljning. De årliga byggnadskostnaderna äro under det första byggnadsskedet beräknade till omkring 3,7 miljoner kronor, under andra byggnadsskedet till omkring 4,8 å 4,9 och under tredje byggnadsskedet till omkring 5,1 miljoner kronor. Utbyggnaden beräknas vara avslutad under år 1928.

I övriga alternativ skulle det givetvis för en eventuell planering och framgångsrik försäljning av stationens nuvarande område, i överensstämmelse med vad som föreslagits vid Kaknäsalternativet, vara av den största betydelse, att vissa bestämda större områden av detsamma utrymdes, i den mån detta med hänsyn till det nya etablissemangets färdigställande kunde ske, så att överflyttningen kunde försiggå och verksamheten upptagas successivt på den nya platsen. Därvid torde böra förutsättas att, då den nya dockan och verkstaden äro det för närvarande mest trängande av anläggningarna, dessa i första hand jämte tillhörande delar av den egentliga varvsverksamheten måste komma till utförande. Härigenom skulle emellertid varvet såsom helhet splittras, vilket, med hänsyn till den nya platsens stora avstånd från nuvarande stationsanläggning, icke kunde undgå att inverka menligt på varvsdriften och, om splittringen utsträcktes över en längre tidsperiod, otvivelaktigt skulle komma att medföra verkliga olägenheter. Arbetets natur talar sålunda för att iordningsställandet av de för hela varvsverksamhetens koncentring på det nya stället erforderliga anstalterna sker i en följd och att överflyttningen av varvet först därefter verkställs. Men därtill kommer, att även avsevärda olägenheter med hänsyn till samarbetet mellan varv och station, då personal från den senare i stor utsträckning användes vid varvsdriften, måste uppstå, om varv och station äro så långt avlägsna från varandra, som här skulle bliva fallet. Det har därför synts kommittén, att vid flottstationens förläggning till Lidingön eller längre ut i skärgården

alla skäl tala för ett sådant tillvägagångssätt vid arbetenas utförande, att såväl de för varvsdriften som de för militärdepån nödvändiga arbetena å den nya stationen färdigställas i deras helhet, innan någon rubbning sker av flottans nuvarande station, samt att verksamhetens förflyttning därefter verkställas i det närmaste samtidigt, så att hela det nuvarande stationsområdet utrymmes på en gång.

För att emellertid icke den tid må bli alltför avlägsen, då kronan kan påräkna inkomster av stationens nuvarande områden, böra arbetena för anläggandet av det nya stationsetablissemnet planläggas så, att de utföras på kortaste tid, som tillgång på penningar och arbetskraft lämpligen medgiva. Med hänsyn härtill synes ett årligt anslag för själva stationsanläggningen av omkring 5 miljoner kronor böra påräknas; ett större anslag anses icke på ett fullt ekonomiskt och rationellt sätt kunna tillgodogöras vid ett arbete av ifrågavarande art, åtminstone under nuvarande säregna förhållanden på arbetsmarknaden. Under sådan förutsättning beräknas, att arbetena skola kunna avslutas i Elfviksförslaget under år 1931 samt i Södergarns- och Torsbyfjärdsförslagen under år 1932.

Kommitténs redogörelse för kostnadsberäkningar och arbetsplaner för Stockholms-, Kaknäs- och Elfviksförslagen bifogas såsom bil. 3.<sup>\*)</sup> Detaljerade kostnadsberäkningar för Stockholmsförslaget återfinnas i bil. 4.

Av förestående utredning framgår, att flottstationen bör vara förlagd innanför Vaxholms fästning, samt att varken militära eller sjöfartstekniska synpunkter utpeka den ena eller andra platsen därstädes såsom den för en stationsanläggning avgjort lämpligaste. Samtliga de av kommittén undersökta stationsförslagen hava vidare ur varvsteknisk synpunkt visat sig vara fullt tillfredsställande och så pass likvärdiga, att intetdera förslaget ur denna synpunkt kan givas ett bestämt företräde framför de övriga. Under sådant förhållande har kommittén kommit till den uppfattningen, att de ekonomiska synpunkterna böra vara utslagsgivande i fråga om valet av plats för flottstationen i Stockholms skärgård.

Kommitténs  
förslag.

De beräknade anläggningskostnaderna i de olika stationsalternativen äro avsedda att fördelas över en följd av år, från 1917 till 1928 å 1932, på sätt av tabblån å sid. 30 och 31 närmare framgår. En jämförelse mellan de olika förslagen bör därför även innefatta en undersökning av huru kostnaderna ställa sig, om samtliga utgifter diskonteras till en gemensam tidpunkt, och har härtill valts den 1 juli 1917. Resultatet av denna undersökning återfinnes å sid. 32 jämsides med de totala anläggningskostnaderna.

\*) Beträffande kostnadsberäkningar och arbetsplaner för Södergarns- och Torsbyfjärdsförslagen torde få hänvisas till kommitténs betänkande.

T

över approximativ fördelning av de årliga utgifterna för stationsanlägg  
av de av 1916 års flottstationsk

Stockholmsförslaget.

Å r.	varv och station samt bostäder.	m a r k f ö r v ä r v				torpedin- skjutnings- station.	bränsle- depå.	summa.
		av staden köpta tomter.	av ensk. köpta tomter.	farvattens- avstång- ning.	summa markför- värv.			
1917	*) 200,000	2,000,000	2,000,000	—	4,000,000	—	—	4,200,
1918	*) 1,200,000	—	—	—	—	—	—	1,200,
1919	2,265,000	—	—	—	—	97,500	500,	2,862,
1920	2,240,000	—	—	—	—	100,000	750,000	3,090,
1921	2,307,000	—	—	—	—	—	750,	3,057,
1922	2,482,000	—	—	—	—	—	—	2,482,
1923	2,392,000	—	—	100,000	100,000	—	—	2,492,
1924	2,361,000	—	—	100,000	100,000	—	—	2,461,
1925	2,400,000	—	—	100,000	100,000	—	—	2,500,
1926	2,400,000	—	—	100,000	100,000	—	—	2,500,
1927	2,400,000	—	—	100,000	100,000	—	—	2,500,
1928	2,400,000	—	—	100,000	100,000	—	—	2,500,
1929	1,523,000	—	—	100,000	100,000	—	—	1,623,
1930	—	—	—	100,	100,	—	—	100
1931	—	—	—	100,000	100,000	—	—	100,
1932	—	—	—	100 000	100,000	—	—	100.
	26,570,000	2,000,	2,000,000	1,000,	5,000,	197,	2,000,	33,767,

\*) Av redan avsatta värnskattemedel.

## b 1 å

jämte markförvärv samt torpedinskjutningsstation och bränsledepå vid utförandet mitté uppgjorda stationsförslagen.

Kaknäsförslaget.			Elfviksförslaget.			Södergarnsförslaget.			Torsbyfjärdsförslaget.		
varv och station samt bostäder.	markförvärv, torpedinskjutningsstation o. bränsledepå.	summa.	varv och station samt bostäder.	markförvärv, torpedinskjutningsstation o. bränsledepå.	summa.	varv och station samt bostäder.	markförvärv, torpedinskjutningsstation o. bränsledepå.	summa.	varv och station samt bostäder.	markförvärv, torpedinskjutningsstation o. bränsledepå.	summa.
*) 200,000	415,000	615,000	*) 200,000	4,400,000	4,600,000	*) 200,000	2,565,000	2,765,000	*) 200,000	4,150,000	4,350,000
*) 1,200,000	—	1,200,000	*) 1,200,000	—	1,200,000	*) 1,200,000	—	1,200,000	*) 1,200,000	—	1,200,000
3,680,000	597,500	4,277,500	5,000,000	597,500	5,597,500	5,000,000	573,500	5,573,500	5,000,000	597,500	5,597,500
3,680,000	850,000	4,530,000	5,000,000	850,000	5,850,000	5,000,000	850,000	5,850,000	5,000,000	850,000	5,850,000
3,680,000	750,000	4,430,000	5,000,000	750,000	5,750,000	5,000,000	750,000	5,750,000	5,000,000	750,000	5,750,000
3,680,000	—	3,680,000	5,000,000	—	5,000,000	5,000,000	—	5,000,000	5,000,000	—	5,000,000
3,680,000	—	3,680,000	5,000,000	—	5,000,000	5,000,000	—	5,000,000	5,000,000	—	5,000,000
4,800,000	—	4,800,000	5,000,000	—	5,000,000	5,000,000	—	5,000,000	5,000,000	—	5,000,000
4,900,000	—	4,900,000	5,000,000	—	5,000,000	5,000,000	—	5,000,000	5,000,000	—	5,000,000
4,900,000	—	4,900,000	5,000,000	—	5,000,000	5,000,000	—	5,000,000	5,000,000	—	5,000,000
5,095,500	—	5,095,500	5,000,000	—	5,000,000	5,000,000	—	5,000,000	5,000,000	—	5,000,000
5,100,000	—	5,100,000	5,000,000	—	5,000,000	5,000,000	—	5,000,000	5,000,000	—	5,000,000
—	—	—	5,000,000	—	5,000,000	5,000,000	—	5,000,000	5,000,000	—	5,000,000
—	—	—	5,000,000	—	5,000,000	5,000,000	—	5,000,000	5,000,000	—	5,000,000
—	—	—	1,006,950	—	1,006,950	5,000,000	—	5,000,000	5,000,000	—	5,000,000
—	—	—	—	—	—	2,895,900	—	2,895,900	3,784,500	—	3,784,500
44,595,500	2,612,500	47,208,000	62,406,950	6,597,500	69,004,450	69,295,900	4,738,500	74,034,400	70,184,500	6,347,500	76,532,000

	Anläggnings- kapital. Kr.	Färdigbyggd år	Kostnaden dis- konterad till den <sup>1/7</sup> 1917. Kr.
Stockholm .....	33,767,500	1929	26,032,210
Kaknäs .....	47,208,000	1928	34,821,290
Elfvik .....	69,004,450	1931	50,350,635
Södergarn .....	74,034,400	1932	51,903,606
Torsbyfjärd .....	76,532,000	1932	53,937,806

Av den ekonomiska utredningen framgår sålunda, att anläggningskostnaderna enligt de av kommittén utarbetade stationsförslagen ställa sig allt högre, ju längre bort från huvudstaden de för anläggningen ifrågakommande platserna äro belägna. Orsakerna härtill kunna i korthet angivas sålunda: dyrare förbindelser, dyrare vattenledningar och framför allt ett större antal bostadslägenheter. Stockholmsalternativet har visat sig vara det billigaste, och sålunda avsevärt mindre kostsamt jämväl än Kaknäsalternativet, vartill den främsta anledningen är att söka i det förhållandet, att en stor del av redan befintliga anläggningar kunna utnyttjas vid stationens kvarblivande på dess nuvarande plats.

Det är emellertid tydligt, att en ekonomisk jämförelse icke kan grundas enbart på anläggningskostnaderna för resp. alternativ, utan att även olikheter i årskostnader av skilda slag måste tagas i betraktande. Därjämte måste hänsyn tagas till värdet av all den mark, som för anläggningen tages i anspråk, även då denna redan befinner sig i statens ägo.

Olikheter i de årliga kostnaderna kunna framträda huvudsakligen i fråga om bostäder, trafikleder, elektriska anläggningar och vattenledning. För de tre sistnämnda hava anläggningskostnaderna upptagits i beräkningarna, och driftkostnaderna torde för statsverkets vidkommande icke förete sådana olikheter, att dessa kunna avsevärt inverka på jämförelsen. Tydligt är dock, att resorna till och från huvudstaden komma att förorsaka tidsförlust och kostnader för stationens personal, större ju avlägsnare stationen förlägges. Även för vattenledningen torde åtminstone en del av stationssamhällellenas innebyggare få vidkännas större kostnader vid avlägsnare förläggning.

Kostnaderna för bostäder variera betydligt i olika alternativ, från 3,662,000 kronor i Stockholmsalternativet till 17,543,500 kronor å Lidingön och vid Torsbyfjärd. Dessa kostnader äro emellertid icke av samma natur som övriga anläggningskostnader, i det att de i viss mån förräntas genom minskning i inkvarteringsbidragen. 1907 års försvars-

kommitté har i detta hänseende beräknat, att det kapital, som kräves för utförande av erforderliga bostadsbyggnader, efter avdrag av underhållskostnaderna skulle komma att förränta sig med omkring 3 %. I betraktande av byggnadskostnadernas stegring utan motsvarande höjning av inkvarteringsbidragen har flottstationskommittén icke ansett sig böra för närvarande räkna med större ränteavkastning än cirka 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> %, medan statens ränteutgifter torde böra beräknas efter omkring 5 %. Vid en ekonomisk jämförelse mellan de olika förslagen bör sålunda göras ett avdrag, motsvarande halva byggnadskostnaden i resp. alternativ, enär å denna del av kostnaden full ränteavkastning kan sägas erhållas.

Slutligen återstår att värdesätta de staten tillhöriga områden i Stockholm och vid Kaknäs, som för dessa båda alternativ skulle tagas i anspråk, omfattande på det förra stället 367,800 kvm. och på det senare 1,647,000 kvm. En dylik värdesättning, som vid jämförelsen i likhet med övriga kostnader tydligen måste så vitt möjligt hänföras till nuvarande tid, erbjuder givetvis stora svårigheter. Därom vittna också alla de olika försök till värdering, som under årens lopp utförts, och som givit väsentligt olika resultat.

De värden, som vid här föreliggande jämförelse böra åsättas resp. områden, äro beroende på den ekonomiska behållning, som vid en försäljning av områdena kan erhållas, och det är tydligen ytterst vanskligt att i förväg kunna bedöma denna fråga, som röner inverkan av många ovissa faktorer. Kommittén anser det icke uteslutet, att en försäljning av flottstationens nuvarande område efter hand skall kunna inbringa det belopp av 24 à 27 miljoner kronor, vartill dessa områden vid föregående tillfällen värderats. För en jämförelse mellan de olika stationsområdenas nutidsvärden har kommittén haft en viss ledning av de markvärden, som under förhandlingarna med Stockholms stad åsatts de därav berörda områdena å Djurgården och vid Kaknäs. Med hänsyn jämväl till att de staten tillhöriga områdena äro relativt stora och till de rådande förhållandena å tomtmarknaden i huvudstaden med omnejd — varom vidare här nedan — har kommittén ansett sig kunna uppskatta det behållna värdet av statens mark inom det nuvarande stationsområdet till omkring 14 miljoner kronor, och vid en station vid Kaknäs till omkring 16 miljoner kronor, båda dessa värden hänförda till tiden 1 juli 1917.

I enlighet med dessa beräkningsgrunder, som givetvis endast kunna vara av approximativ natur, men dock torde lämna en nöjaktig föreställning om de ekonomiska faktorer, som huvudsakligen inverka på

jämförelsen, hava nedanstående avrundade jämförelsetal för de olika alternativen framkommit, innefattande således dels nybyggnadskostnader, diskonterade till den 1 juli 1917 och med angivet avdrag för bostäder, dels värdet av för resp. stationsanläggningar i anspråk tagen mark, vare sig denna nu tillhör staten eller skall förvärfvas.

Stockholm.....	kr. 43,700,000
Kaknäs .....	» 47,800,000
Elfvik .....	» 44,000,000
Södergarn.....	» 45,800,000
Torsbyfjärd.....	» 47,900,000

I betraktande av frågans stora omfattning är skillnaden mellan de olika alternativen relativt liten, dock synes Stockholmsförslaget vid sidan av Elfviksförslaget vara gynnsammast ställt även vid den mera allsidiga ekonomiska jämförelse, som kommittén här sökt göra. Därvid bör emellertid erinras, att stationen i Stockholm beräknats bliva fullt färdig ett par år tidigare än vid Elfvik; förutsättes samma utbyggnadstid, ställer sig jämförelsekostnaden för Stockholmsförslaget avgjort lägst. Till förman för Stockholmsalternativet kan i detta sammanhang ytterligare anföras att, då utbyggandet av en ny stationsanläggning tager en lång tid i anspråk, det ej kan undvikas, att under denna tid vissa kostnader måste nedläggas på förbättringar av det nuvarande otidsenliga varvet och reparationer av varvets och stationens föråldrade byggnader. Statsverkets utgifter komma härigenom att vid en förflyttning ökas med ett belopp, vars storlek dock ej kan i förväg beräknas. Under alla förhållanden framstår ytterligare vid detta resultat såsom ett avgörande ekonomiskt företräde för Stockholmsförslaget det väsentligt lägre kapitalutlägg, som där kräves, uppgående till 13 à 43 miljoner kronor.

Tillförlitligheten av den verkställda värderingen är, såsom kommittén redan framhållit, till stor del beroende av det ekonomiska utbyte, som i de olika alternativen kan erhållas genom försäljning av den staten nu tillhöriga marken inom det nuvarande stationsområdet och vid Kaknäs. Utöver vad kommittén redan uttalat rörande det vanskliga i att verkställa en sådan värdering anser sig kommittén ytterligare böra påpeka, att redan nu från statens sida en betydande försäljning av tomtmark pågår å Norra Djurgården. Beslut har därjämte fattats om försäljning av Svea ingenjörkårs nuvarande område, varjämte frågorna om försäljning av det s. k. Mariebergsområdet och vissa delar av Karlbergsområdet endast tillsvidare torde vara undanskjutna, och det synes under sådant förhållande knappast vara ekonomiskt klokt att utsläppa ytterligare ett stort antal

dyrbara tomter i marknaden. Enligt vad kommittén erfarit, har den nu pågående försäljningen å Norra Djurgården icke givit den ekonomiska behållning, som därav beräknats, och då priserna äro beroende av förhållandet mellan tillgång och efterfrågan på tomter är det antagligt, att en rikligare tillgång på till försäljning upplåten tomtmark skall komma att ytterligare försämra det ekonomiska utbytet av försäljningen. Vid stationens kvarblivande på dess nuvarande plats behöver en sådan forcerad och därför troligen ekonomiskt ogynnsam försäljning ej äga rum, utan staten bibehåller i stället i sin ägo och förökar ytterligare ett tomtområde, som redan nu är värdefullt, och som i en framtid kan beräknas bliva än värdefullare.

En ekonomisk synpunkt, som till sist bör vidröras, är frågan om statsverkets årliga kontanta utlägg i de olika alternativen, vilken fråga väsentligt inverkar på företagets finansiering. För att så långt som möjligt nedbringa de ovan antydda extra kostnader, som vid en förflyttning av stationen måste avses till den nuvarande stationens vidmakthållande under byggnadstiden, är det önskvärt, att arbetena på den nya anläggningen bedrivs så snabbt, som omständigheterna medgiva, och de årliga utgifterna för förflyttningen måste sålunda bliva tämligen höga. De hava av kommittén, såsom tablån å sid. 30 och 31 utvisar, beräknats till 3,7 å 5,1 miljoner kronor under olika byggnadsskeden av Kaknäsalternativet, samt i Lidingö- och Torsbyfjärdsalternativen till 5 miljoner kronor. I Stockholmsalternativet har kommittén däremot endast ansett sig behöva räkna med en årlig nybyggnadskostnad av omkring 2,4 miljoner kronor, varvid arbetena avsetts att bliva fullständigt avslutade under år 1929. Någon mera allvarlig olägenhet av att arbetena utsträckas till att omfatta ytterligare ett antal år, om så av ekonomiska hänsyn skulle befinnas nödvändigt, synes emellertid icke föreligga, och finansieringen av det omfattande företaget ställer sig därför väsentligt enklare i Stockholmsalternativet än i övriga alternativ.

De ekonomiska skälen synas sålunda utvisa det önskvärda däri, att flottstationsfrågan löses i enlighet med Stockholmsförslaget. Härför tala också andra skäl, som dock i ungefär lika hög grad kunna anföras till förmån för Kaknäsförslaget. En utflyttning av stationen utom Stockholms stads område kan för staten komma att medföra vissa förpliktelser att bidra med kostnaderna för de kommunala anläggningar, såsom undervisnings- och sjukvårdsanstalter, vilka bliva behövlige för själva stationsområdet. Det kan även ifrågasättas, om ej staten vid en utflyttning av stationen från början bör förvärva ett vida större område, än som er-

fordras för själva stationsanläggningen, för att kunna reglera tomtprisen vid stationssamhällets uppväxande och därigenom förebygga en onödig stegring av levnadsomkostnaderna.

Kommittén har vidare beaktat varvets arbetarfråga samt framhåller, att det kan möta svårigheter att förmå ett tillräckligt antal arbetare att avflytta till ett avlägset beläget, huvudsakligen militärt samhälle. Särskilt under och efter en mobilisering, då stationen måste äga tillgång till extra arbetskrafter i stor utsträckning, är en plats i närheten av en större ort med riklig arbetstillgång att föredraga.

På grund av den nuvarande stationens läge har det hittills varit förenat med svårigheter att på ett tillfredsställande sätt ordna varvets arbetarfråga. Dessa svårigheter hava delvis kunnat övervinnas genom anordnandet av en färjeförbindelse mellan Slussen och varvsområdet vid arbetstidernas början och slut, och de kunna ytterligare minskas efter stationsområdets föreslagna utvidgning, då ett antal bostäder därigenom bliva tillgängliga i Djurgårdsstaden och på Beckholmen, samt genom anordnandet av arbetartåg på spårvägarna. För frågans fullständiga lösande har kommittén i sitt förslag till stationens utvidgning upptagit uppförandet av arbetarbostäder på norra slutningen av Kampementsbacken på Norra Djurgården, varifrån spårvägsförbindelse med varvsområdet lätt kan ordnas, och anser kommittén, att svårigheterna för bibehållandet av en tillräckligt stor och yrkesskicklig arbetarstam på detta sätt skola kunna undanröjas.

Rörande en av föreståndaren för livrustkammaren gjord, till kommittén överlämnad framställning om åtgärder för att undanröja de olägenheter och faror, som genom det nära grannskapet till flottans varv uppkomma för Nordiska museet och livrustkammarens i detsamma inrymda samlingar, framhåller kommittén, att de anmärkta olägenheterna blivit undanröjda genom kommitténs förslag till ombyggnad av varvet, vilket innebär, att samtliga verkstäder inom det intill Nordiska museet gränsande området av varvet komma att drivas med elektrisk kraft och att alla med fabriksskorstenar försedda verkstäder komma att förläggas till Beckholmen och angränsande delar av Djurgårdslandet. Farorna för eldsvåda och luftbombardering förelågo redan vid den tid, då beslut fattades både om museets uppbyggande och om ditförandet av livrustkammarens samlingar, och kommittén finner det orimligt att förutsätta, att ett stort militärt etablissement, som sedan århundraden tillbaka har varit förlagt till viss plats, skall behöva förflyttas till annan plats allenast av den anledning, att ett museum i en senare tid uppförts i dess grannskap.

I kommitténs uppdrag har icke ingått att göra något uttalande rörande behövligheten av ett större nybyggnadsvarv för flottans räkning. Kommittén har emellertid ansett sig böra i sådan mån taga hänsyn till denna fråga, att den i samtliga de framlagda varvsförslagen sört för, att en möjlighet förefinnes för de resp. varvens utveckling till nybyggnadsvarv, såväl genom beredande av erforderligt utrymme som genom verkstädernas inbördes läge.

Vid flottstationsfrågans lösande har det synts kommittén, att en viss hänsyn bör tagas till att hela denna fråga icke onödigtvis invecklas. Några bestämda fördelar ur vare sig militär, sjöfartsteknisk eller varvsteknisk synpunkt av en förflyttning av stationen hava icke kunnat påvisas; i stället måste en sådan förflyttning antagas komma att medföra avsevärda svårigheter för varvsdriftens rationella ordnande under övergångstiden, och av det nyss anförda torde dessutom framgå, att en förflyttning av stationen till en plats utanför Stockholms stads område kan komma att draga med sig vissa utgifter och omsorger för ordnandet av själva stationssamhället. Under sådant förhållande och då en tillfredsställande lösning av stationsfrågan kan vinnas med stationens bibehållande på dess nuvarande plats, anser kommittén det icke vara lämpligt att förorda en förflyttning av stationen utan finner, att tanken på en sådan bör uppgivas.

För Stockholms stad torde det äga en ej oväsentlig betydelse, att Skepps- och Kastellholmarnas nuvarande karaktär med deras kuperade terräng och omfattande planteringar såvitt möjligt bibehålles oförändrad. Såsom tidigare framhållits, har denna synpunkt av kommittén beaktats, och genom det nu framlagda förslaget, som lämnar holmarnas utseende i det närmaste oberört, kommer deras insats i stadsbilden att för framtiden bevaras vida bättre, än om de efter en förflyttning av flottstationen skulle helt eller delvis upplåtas till bebyggande.

Kommittén har i sina kostnadsberäkningar för Stockholmsförslaget förutsatt, att för utvidgningsarbetena under åren 1917 och 1918 endast skulle erfordras det belopp av 1,400,000 kronor, som av riksdagen avsatts för ny docka och verkstad vid flottans station Stockholm. Då emellertid dessa medel av kommittén förutsatts att delvis tagas i anspråk även för andra arbeten i och för varvets utvidgning, torde medgivande härtill böra av riksdagen inhämtas samtidigt med att medlens anvisande begäres. Därutöver erfordras för åren 1917 och 1918 anvisandet av de kontanta medel, som av kommittén beräknats för markförvärv, eller 4,000,000 kronor.

Med stöd av den gjorda utredningen har kommittén, under förut-sättning att det med Stockholms stads underhandlare träffade preliminära avtalet varder å ömse sidor godkänt, funnit sig böra såsom sin åsikt uttala,

att flottans station i Stockholm bör bibehållas på sin nuvarande plats samt

att stationen bör utvidgas och moderniseras i huvudsaklig överensstämmelse med det av kommittén uppgjorda förslaget.

Till betänkandet är fogat ett särskilt yttrande av kommittéledamoten herr Rydén, som uttalar att, ehuru det av kommittén framlagda förslaget om flottstationens kvarstannande i Stockholm otvivelaktigt är för staten avsevärt gynnsammare än något av de tidigare flottstationsalternativen — detta särskilt därigenom att det i stor utsträckning tillvaratager vad som redan finnes samt möjliggör en successiv övergång till en ny ordning — måste det dock efter hans uppfattning väcka synnerliga betänkligheter att mitt under ett brinnande världskrig binda sig för så omfattande militära anläggningsarbeten som de i kommittéförslaget inbegripna.

I yttrandet beröras därefter vissa av världskriget föranledda problem, som synas böra tagas i betraktande, då det gäller att definitivt fatta ståndpunkt till ett förslag som det föreliggande; och har det synts bemälda kommittéledamot angeläget, att statsmakterna ej under nuvarande situation binda sig för hela det stora program, som kommitténs förslag omfattar.

**Yttranden  
av myndig-  
heter m. fl.**

Över flottstationskommitténs betänkande och förslag hava följande myndigheter anbefallts att avgiva utlåtande, nämligen marinförvaltningen, chefen för marinstaben, inspektören av flottans övningar till sjöss, stationsbefälhavaren vid flottans station i Stockholm, efter hörande av varvschefen därstädes, arméförvaltningens fortifikationsdepartement, chefen för generalstaben, kommerskollegium, riksmarskalksämberet och Djurgårds-sakkunniga; och hava bemälda myndigheter och sakkunniga inkommit med särskilda utlåtanden i frågan.

Yttranden och framställningar i frågan hava därjämte avgivits av Akademien för de fria konsterna, cheferna för Statens historiska museum, Nationalmuseum, Livrustkammaren och Nordiska museet, Styrelsen för svenska konstnärernas förening, Konsthantverkarnas gille i Stockholm, Samfundet S:t Erik, Stockholmsgillet, Samfundet för hembygdsvård, Svenska naturskyddsföreningen och Svenska Teknologföreningens avdelning för husbyggnadskonst samt Stockholms Ångslupsaktiebolag.

Jag anhåller nu att få i korthet redogöra för det huvudsakliga innehållet i dessa utlåtanden och yttranden.

*Marinförvaltningen* — som tagit del av det utav stationsbefälhavaren i Stockholm avgivna yttrandet jämte därvid fogade yttranden från varvschefen ävensom från cheferna för de särskilda varvsdepartementen därstädes — har i sitt utlåtande, avgivet den 16 innevarande april, framhållit, att fordringarna på en flottstation, motsvarande tidens krav och med möjlighet till framtida utveckling, givetvis bäst kunde tillgodoses genom anläggning av en helt ny station, där allt kunde från början ordnas systematiskt samt den moderna teknikens alla hjälpmedel utan svårighet kunde komma till användning. I ett av ämbetsverket gemensamt med chefen för marinstabens och inspektörens av flottans övningar till sjöss år 1915 avgivet utlåtande angående anläggande av en ny docka vid flottans station i Stockholm vore angivna de skäl, vilka då föranlett ämbetsverket att förorda flottstationens förflyttning till Värtaområdet; och ägde dessa skäl för stationens förläggning till sagda område visserligen ännu sin giltighet.

Marinförvaltningen.

Emellertid kunde frågan nu anses hava kommit i ett annat läge genom att, på sätt kommitténs Stockholmsförslag närmare angåve, möjlighet beretts att för stationen förvärva ett betydande område på Djurgården söder om Galärvarvet samt Beckholmen, där för anvisade medel den behöfliga stora dockan lätt låte sig anordna. Visserligen kunde ett sålunda utvidgat varv ej i alla avseenden anordnas lika systematiskt och bekvämt som ett nytt örlogsvarv, särskilt därutinnan att direkt förbindelse med statens järnvägsnät ej erhöles, men å andra sidan vunnes följande stora fördelar: *att* å stationen med varvet redan befintliga anläggningar till betydande, i avseende å den egentliga stationen till väsentlig del fortfarande kunde utnyttjas; *att* de nya anläggningarna kunde omedelbart utväxa från de redan bestående; *att* de svåra olägenheter, som vid en förflyttning av stationen nödvändigtvis måste uppstå under övergångsåren, till stor del undvekes; *att* förslaget ställde långt mindre anspråk på statskassan än något av de andra förslagen; *samt att* i övrigt företagets finansiering, i avseende varå man ej, såsom i alla de andra förslagen, hade att räkna med ett flertal mer eller mindre osäkra faktorer, låte sig på enkelt och för staten förmånligt sätt verkställa.

Marinförvaltningen höllo före att, därest kommitténs förslag, vilket ännu ej vore i detalj utarbetat, lades till grund för den nu befintliga flottstationens utvidgning, den sålunda utvidgade stationen skulle, om man bortsåge från saknaden av direkt förbindelse mellan varvet och

statens järnvägsnät, komma att, så långt nu kunde överblickas, fylla de krav, som rimligen finge ställas på en örlogsstation i Stockholms skärgård. Olägenheten av att sakna direkt järnvägsförbindelse mellan varvet och statsbanenätet hade kommittén sökt motverka genom att anordna färjförbindelse mellan Stadsgården och varvet, och denna olägenhet kunde ytterligare minskas genom att anordna färjförbindelsen på sådant sätt, att järnvägsvagnarna direkt utan tillhjälp av kran kunde ombordtagas på färjan. Likaledes kunde, på sätt i ett flertal städer och i Stockholm på södra spårvägarna ägde rum, å stadens spårvägar, vilka vore normalspåriga, godsvagnar för transport av tungt och skrymmande gods utan svårighet framföras från statens järnvägsnät in på varvets område.

Utvecklingsmöjligheterna vore i fråga om Stockholmsförslaget givetvis mera begränsade än vad de kunde vara vid anläggning av ett helt nytt örlogsetablissemment. Men sådana vore dock icke uteslutna. Inom det föreslagna varvsområdet kunde ytterligare mark tagas i anspråk för eventuellt behövliga nyanläggningar, liksom detta även vore förhållandet på Skepps- och Kastellholmarna, utan att dessa behövde förlora något av sin nuvarande karaktär. Genom uppförande av nya byggnader i stället för vissa nu befintliga kunde dessutom utrymmet bättre tillvaratagas. I händelse av framtida behov kunde de Stockholms ångslupsaktiebolag nu tillhöriga, intill det föreslagna utvidgade varvsområdet norr om Beckholmssundet belägna tomterna förvärvas, varjämte på Fjäderholmarna förefunnes ett avsevärt område för stationens vidare utveckling. Slutligen finge icke förbises, att kravet på utvecklingsmöjligheter framstode mindre än förut genom tillkomsten av Göteborgs örlogsdepå och den under anläggning varande örlogsdepån vid Gustafsvik, till vilka depåer en del av den flytande materielen vore avsedd att förläggas.

Under erinran att detaljplanerna ännu vore under utarbetande, ville ämbetsverket framhålla, att de redan framlagda planerna för Stockholmsförslaget visserligen i stort sett vore tillfredsställande, men att vissa jämkningar i och tillägg till dessa planer syntes böra ifrågakomma, huvudsakligen berörande kasernutrymmet och antalet boställslägenheter.

Vad anginge frågan om ny torpedinskjutningsstation hölle marinförvaltningen före, att densamma borde förläggas till Bosön; och ville ämbetsverket, under hänvisning till sina under en följd av år gjorda framställningar i detta ämne, nu ånyo hemställa, att medel till en dylik station måtte av riksdagen äskas.

Frågan om anläggandet i Stockholms skärgård av en depå för flottans räkning av kol och oljor skulle genom Fjäderholmarnas för-

värvande inom kort kunna på ett tillfredsställande sätt finna sin lösning, därvid emellertid marinförvaltningen ville, med stöd av under mobiliseringen vunnen erfarenhet, uttala, att bränsledepån redan från början borde planläggas för 100,000 ton kol i stället för av kommittén föreslagna 60,000 ton.

Slutligen ville marinförvaltningen erinra, att den vid 1911 års riksdag framlagda propositionen om beviljande av anslag till byggnadsarbeten m. m. för flottans station i Stockholm vilade på den förutsättningen, att stationen skulle bibehållas på dess nuvarande plats. I det till propositionen fogade statsrådsprotokollet framhölls, att en förflyttning av stationen, bedömd ur militära och tekniska synpunkter, icke kunde anses nödvändig, därest den nuvarande stationen på lämpligt sätt bleve moderniserad och erforderliga förlägningsplatser för flottans fartyg bereddes i närheten av stationen. Likaledes framhölls, att av ekonomiska skäl en förflyttning av stationen vore mindre önskvärd.

Det nu föreliggande Stockholmsförslaget innefattade en avsevärd utvidgning av varvet, varigenom detsamma i ojämförligt högre grad än enligt den i berörda proposition framlagda planen skulle komma att fylla sin uppgift.

Stationsfrågans lösning kunde enligt ämbetsverkets mening icke utan allvarliga vådor längre uppskjutas. Med hänsyn till ej mindre ovan framhållna fördelar av en utvidgning i stället för en förflyttning av stationen, än även nödvändigheten att för stationsfrågans lösning icke ställa större krav på statskassan än som vore oundgängligen erforderliga, tvekade ämbetsverket ej att förorda, att flottans station i Stockholm måtte utvidgas och moderniseras i huvudsaklig överensstämmelse med det av kommittén uppgjorda förslaget med däri av ämbetsverket föreslagna jämkningar.

På grund härav har ämbetsverket hemställt, att proposition i ämnet i enlighet med detta förslag måtte till innevarande års riksdag avlätas.

Av de i behandlingen av ärendet inom marinförvaltningen deltagande ledamöterna hava fem varit av avvikande mening och till ämbetsverkets utlåtande fogat två särskilda yttranden.

I det ena av dessa yttranden hava fyra av dessa ledamöter anført, att de visserligen icke hade något att erinra mot vad ämbetsverket uttalat beträffande de avsevärda förbättringar, som kunde vinnas genom den av kommittén föreslagna moderniseringen och utvidgningen av flottans nuvarande station, men att de funnit, att kommitténs förslag icke

innebure eu så tillfredsställande lösning av den viktiga flottstationsfrågan, att ett frångående av ämbetsverkets tidigare (år 1915) intagna ståndpunkt i frågan därigenom kunde anses tillräckligt motiverad. I stället förordade dessa ledamöter en förflyttning till Kaknäs. Kunde emellertid icke Kaknäsförslaget ifrågakomma, ansåge sig bemälda fyra ledamöter — med hänsyn till den stora vikten av flottstationsfrågans snara lösning — böra, med biträdande av de utav marinförvaltningen framhållna synpunkterna, förorda Stockholmsförslaget till utförande framför övriga av kommittén framlagda förslag.

I det andra av nämnda yttranden har en av ämbetsverkets ledamöter uttalat, att han ansåge allvarsamma erinringar kunna riktas mot varvets anordnande enligt Stockholmsförslaget. Då även stationen utom varvet endast kunde provisoriskt ordnas, om stationen skulle kvarbliva i Stockholm, kunde han för sin del icke förorda förslaget. Torsbyfjärdsförslaget ansåge han jämväl uteslutet, och valet borde alltså stå mellan å ena sidan Kaknäsförslaget och å andra sidan Södergarns- eller Elfviksförslaget. En jämförelse mellan dessa förslag utvisade, att Lidingöförslagen ägde ett bestämt företräde framför Kaknäsförslaget; och har bemälda ledamot för sin del på anförda skäl tillstyrkt stationens förflyttning till Elfvik.

Chefen för  
marinstaben.

*Chefen för marinstaben*, vars utlåtande är dagtecknat den 12 innevarande april, har ansett sig — under hänvisning till den militära utredning, som återfunnes i kommitténs betänkande — kunna till fullo instämma i kommitténs uppfattning, att flottstationen borde förläggas innanför Vaxholms fästning.

I fråga om valet av plats innanför nämnda fästning hade kommittén kommit till den slutsatsen, att de militära skälen särskilt med hänsyn till krigsmaterielens utveckling numera ej ägde någon avgörande betydelse. Denna sin uppfattning stödde kommittén därpå, att man på grund av det moderna artilleriets ofantligt ökade skottvidd måste antaga att, om en del av det försvarsområde, vars centralpunkt utgjordes av landets huvudstad, skulle falla i en fiendes våld, inom kort återstoden av området komme att falla, samt att det under alla omständigheter skulle stå i fiendens makt att med artillerield förstöra varje militär anläggning av vikt, som vore belägen inom området.

I denna kommitténs uppfattning ansåge sig marinstabschefen kunna till fullo instämma. Ty även om de av kommittén förutsatta skottvidderna kunde för närvarande anses vara högt beräknade, syntes dock

den alltjämt pågående utvecklingen berättiga till det av kommittén gjorda antagandet.

Emellertid hade kommittén i sin militära utredning icke berört frågan om den inverkan, som luftvapnets utveckling borde utöva på valet av plats för flottstationen.

Givet vore, att flottstationen måste utgöra ett synnerligen begärligt mål för luftanfall. Men även huvudstaden utgjorde ett icke mindre eftersträvansvärt anfallsföremål. Frånsett stadens egenskap av åt sjösidan befästad ort, torde inom densamma förefintliga kommunikationsanstalter, militära etablissement och för militära ändamål användbara industriella anläggningar utgöra en tillräcklig anledning till stadens bombarderande från luftfartyg. På grund av dessa fartygs stora rörlighet förorsakades ingen nämnvärd tidsförlust genom att utsträcka ett anfall mot en innanför Vaxholm belägen flottstation till huvudstaden eller tvärtom. Vid sådant förhållande torde en innanför Vaxholm befintlig flottstations större eller mindre avstånd från huvudstaden ej kunna anses på det hela taget vare sig minska eller öka sannolikheten för att ett luftanfall, som huvudsakligen avsåge ettdera av dessa anfallsföremål, även riktades mot det andra, eller att en lufteskader, som vid anfall mot endera platsen mötte för starkt motstånd, i stället utförde sitt anfall mot den andra.

Däremot måste möjligheten att avvärja ett luftanfall röna en betydlig inverkan av flottstationens läge inom det angivna området. Och härvid borde beaktas, ej blott att vid anfall från sjösidan den för försvarsmedlens klargöring disponibla tiden bleve större, ju längre in i skärgården stationen vore belägen, utan även att försvaret av såväl huvudstaden som flottstationen underlättades, därest de till vardera av dessa skyddsföremål avdelade försvarsmedlen, både de i luften och de på marken, kunde komma det andra tillgodo. En koncentrerings av skyddsföremålen medgäve en koncentrerings av försvarskrafterna, och därför vore stationens kvarblivande i Stockholm eller dess förläggning till Kaknäs att föredraga framför övriga ifrågasatta alternativ.

Den från militärt håll redan förut framhållna fördel för försvaret av huvudstaden och flottstationen, som dessas närhet till varandra erbjöde, hade alltså ökat genom luftvapnets utveckling, och borde denna omständighet tillmätas den vikt, som betingades av luftvapnets sannolika utvecklingsmöjligheter.

Kommittén hade i sitt betänkande framhållit, att särskilt de yngre varvsarbetarna ej kunde antagas bliva villiga att utflytta till ett avlägset

beläget, huvudsakligen militärt samhälle. Denna farhåga vore i minst lika hög grad berättigad i fråga om sjömanskårens rekrytering. Med hänsyn till de betydande svårigheter, som i detta hänseende förefunnits å Stockholms station redan med dess nuvarande förläggning, torde denna synpunkt böra särskilt uppmärksammas vid bestämmandet av flottstationens plats.

Kommittén hade kommit till den slutsatsen, att de ekonomiska synpunkterna borde vara utslagsgivande i fråga om valet av plats för flottstationen. Att döma av de kostnadssiffror, som i betänkandet angivits såsom jämförbara, ville det emellertid synas, som om de olika alternativen vore mera likvärdiga i ekonomiskt än i varvstekniskt hänseende. Att i Stockholmsförslaget såväl varvet som den övriga delen av stationen komme att bliva hänvisade till ett relativt begränsat område, vars utnyttjande bleve starkt bundet av skyldig hänsyn till därmed sammanhängande skönhetssynpunkter, torde ej kunna bestridas. Då härtill lades, att varvets etablissement bleve avsevärt splittrade, torde det alternativ, som enligt vad ovan anförts vore att jämte Stockholmsförslaget förorda ur militär synpunkt, nämligen Kaknäsalternativet, böra betecknas såsom en lösning av frågan, vars företräden framför Stockholmsförslaget vore att skatta vida högre än den av kommittén angivna kostnadsskillnaden.

Skulle det emellertid vid en närmare granskning av samtliga på den ekonomiska frågan inverkan omständigheter visa sig, att Kaknäs-förslaget i ekonomiskt avseende vore betydligt underlägset Stockholmsförslaget, eller skulle det av annan anledning befinnas nödvändigt att bibehålla stationen på dess nuvarande plats, torde den av kommittén förordade lösningen av frågan få anses tillräddig, då den vore ägnad att avhjälpa de betydande olägenheter, som det nuvarande tillståndet framkallat och som gjorde sig alltmera kännbara, ju längre avgörandet uppsköttes.

Ehuru det på frågans nuvarande ståndpunkt ej syntes finnas anledning att ingå på några detaljer, ansåge sig dock marinestabschefen redan nu böra påpeka den enligt hans förmenande olämpliga förläggning, som i Stockholmsförslaget givits åt rekrytavdelningens pansarbåtar. Denna förläggning medförde vissa olägenheter, som kunde delvis avhjälpas genom att uppmuddra en förläggningsplats syd om Skeppsholmen samt något öka den där planerade utfyllningen. En dylik förändring borde jämväl medföra en förflyttning av det å Kastellholmen planerade exercisuset.

Inspektören av flottans övningar till sjöss har i sitt den 11 innevarande april avgivna utlåtande till en början anmärkt, att hans yttrande syntes böra inskränkas till att omfatta endast de synpunkter, som ägde samband med hans tjänsteverksamhet. Med hänsyn härtill ansåge han sig endast böra beröra följande frågor, nämligen:

läget av de ifrågasatta olika stationerna i rent militärt avseende, stationernas förmåga att i stort sett fylla ändamålet som bas för flottan samt

stationernas inflytande på personalens rekrytering och disciplinära förhållanden.

Vad först beträffade de ifrågasatta olika stationernas läge ur militär synpunkt, måste detta, i fråga om från sjösidan hotande faror, i samtliga fall anses betryggande med undantag för Torsbyfjärd. Med hänsyn till sjöartilleriets stora skottvidd och den säkra skjutning, som numera vid indirekt eld möjliggjordes genom flygobservationer, vore Torsbyfjärd så ogynnsamt beläget, att detta alternativ redan av sagda skäl borde lämnas ur räkningen. Skulle en station där anläggas, bleve det nödvändigt att nedlägga mycket stora kostnader på nya befästningar och uppsättandet av nya fästningstrupper, utan att ändock stationen bleve på ett tillfredsställande sätt tryggad.

I fråga om anfall från landsidan torde icke någon av de föreslagna platserna besitta någon nämnvärd fördel framför de övriga. Det hade framhållits, att Torsbyfjärd i detta avseende skulle vara gynnsammare beläget, enär dess öde icke behövde sammanhånga med huvudstadens, om denna skulle bliva intagen. Anfölles emellertid Stockholm av en fientlig här av den storlek, att vår fälthär icke kunde skydda staden, torde de trupper, som från sjöfronten kunde detacheras till platsens försvar, icke hava förmåga att hindra den fientliga hären att framtränga även till Torsbyfjärd.

Ur rent militär synpunkt torde därför det förslag, som avsåge en stationsanläggning vid Torsbyfjärd, icke anses böra ifrågakomma. Beträffande övriga föreslagna platser kunde läget anses betryggande och fördelaktigare ju längre från sjöfronten de vore belägna.

I fråga om de föreslagna stationernas förmåga att fylla ändamålet såsom bas för flottan kunde med säkerhet påstås, att denna förmåga vore större, i den mån den föreslagna platsen vore närmare belägen intill huvudstaden. Stockholms- och Kaknäsförslagen erbjöde i fråga om samarbete med i Stockholm befintliga verkstäder och andra anstalter

väsentligt större fördelar än de längre ut belägna platserna. Särskilt vore Torsbyfjärd i detta avseende mycket ogynnsamt ställt.

Vad slutligen anginge personalens rekrytering och disciplinära förhållanden, medförde i förstnämnda avseende Torsbyfjärdsförslaget och i sistnämnda hänseende Stockholmsförslaget stora olägenheter. Torsbyfjärd kunde med sitt avskilda läge och sina dåliga kommunikationer icke i rekryteringshänseende erbjuda någon lockelse; i all synnerhet skulle den redan nu förefintliga svårigheten att skaffa arbetare bliva mångdubblad, om arbetsplatsen förlades dit. Stationens nuvarande läge hade visat sig medföra stora olägenheter i fråga om de disciplinära förhållandena, och en förflyttning till någon plats utanför staden vore ur denna synpunkt önskvärd.

På grund av vad sålunda anförts har inspektören som sin åsikt uttalat,

att Torsbyfjärdsförslaget icke borde komma till utförande;

att Stockholmsförslaget visserligen ur förut angivna synpunkter icke medförde andra olägenheter än i disciplinärt hänseende, men på grund av andra omständigheter, såsom trångt utrymme, bristande utvecklingsmöjligheter, det starka motståndet mot förslaget m. m., även borde lämnas ur räkningen;

att Kaknäsförslaget vore väl ägnat att motsvara fordringarna på en god station och därför borde givas företräde framför övriga förslag; samt

att, om Kaknäsförslaget icke läte sig realisera, företräde borde givas åt ettdera av Elfviks- eller Södergarnsförslagen, vilka kunde anses vara likställda.

Stationsbefäl-  
havaren i  
Stockholm.

Med överlämnade av yttranden i ärendet från varvschefen och varvsdepartementscheferna har *stationsbefälhavaren i Stockholm* i yttrande den 13 innevarande april anført, att mot undanskjutande av stationsfrågans lösning till en oviss framtid talade kraftigt särskilt kravet på att snarast möjligt kunna påbörja arbetet å den docka, som vore nödvändig för den senaste förstärkningen av vår pansarbåtsflotta och till vilken riksdagen redan anvisat medel. Härför talade ock nödvändigheten därav, att snara åtgärder vidtoges för förbättring av anordningarna för sjömanskårens kasernering, bespisning, sjukvård och undervisning, varpå en god rekrytering så mycket berodde, och vilka anordningar till stor del fått anstå i avvaktan på stationens öde.

Stockholms stations nuvarande resurser för underhåll och reparation av fartyg vore alldeles otillräckliga. Denna brist hade under tiden för

flottans neutralitetsvakt nödvändiggjort anlitaudet av enskilda verkstäder i stor utsträckning med därav följande betydande kostnader, utan att dock de nödvändiga reparationerna och underhållsarbetena kunnat utföras inom önskvärda tider. Med denna uppfattning om frågans allvar och läge skulle det varit frestande att tillstyrka det nu avgivna förslaget till lösning av stationsfrågan. Förslagets antagande skulle nämligen tvivelsutan snabbast möjligt förskaffa flottan nödvändiga dockningsmöjligheter och i hög grad förminska stationens allvarligaste brister.

Kommitténs utredning hade emellertid icke kunnat bibringa stationsbefälhavaren den uppfattningen, att dess förslag utgjorde en verklig lösning av den föreliggande frågan, utan innebure detta förslag allenast ett uppskjutande av frågan, oaktat problemet tekniskt blivit löst så långt läget möjliggjort detta. Stationen vore enligt förslaget för trång, saknade tillräckliga utvecklingsmöjligheter och järnvägsförbindelser, varjämte frågan om betryggande tillgång på arbetare lämnats olöst.

Av dessa huvudsakliga skäl har stationsbefälhavaren avstyrkt kommitténs förslag.

Beträffande läget för en ny station vid den nuvarande stationens förflyttning har stationsbefälhavaren hänvisat till 1907 års proposition om stationens förflyttande till Elfvik samt till vad som förekom vid nämnda propositions behandling i riksdagen.

*Varvschefen i Stockholm* har uttalat, att ur militär synpunkt finnes, utom de strategiska, även andra skäl, vilka, om de än icke kunde tillmätas avgörande betydelse, dock vid valet av plats förtjänade det allvarligaste beaktande. Möjligheten att hålla stampersonalen fulltalig och omsorgen om denna personals trevnad och moraliska fostran fordrade utan tvivel all hänsyn, och i detta fall erbjöde Kaknäsförslaget fördelar framför alla de övriga förslagen. Kasernerna komme enligt detta förslag ej att ligga mitt inne i staden och huvudstadens lockelser för den unga personalen komme därigenom på längre avstånd.

Varvschefen i  
Stockholm.

Ur sjöfartssynpunkt syntes Kaknäs äga åtminstone ett företräde framför kommitténs förslag. I Stockholm finnes nu en större docka å Galärvarvet och två smärre å Beckholmen. Eventuellt tillkomme en stor docka vid Finnboda. Genomfördes Kaknäsförslaget, komme alla dessa dockor att disponeras av handelssjöfarten, under det att kronan vore tillräckligt väl försedd genom den nya stora dockan och en mindre flytdocka vid Kaknäs samt bibehållandet av sin företrädesrätt till Beck-

holmsdockorna. Enligt Stockholmsförslaget finge den allmänna sjöfarten nöja sig med Finnbodadockan samt att vid behov få använda någon av kronans dockor.

Beträffande hamnförhållandena i Stockholm ansåge varvschefen, att behovet för djuphamnens räkning blivit tillgodosett genom avträddandet av Lindarängsområdet. För en framtida frihamn funnes lämplig plats på Lidingön mitt emot Kaknäs, och möjligheter till utvidgning av hamnområdet funnes dessutom norr om Värtahamnen. Det skäl emot stationens förläggning till Kaknäs, som kommittén sett i stadens hamnutvidgningsplaner, kunde därför lämnas ur räkningen.

Ur varvsteknisk synpunkt vore Stockholmsalternativet behäftat med olägenheter, som icke vidlåde de andra förslagen.

Så vore detta förslag det enda, där varvet icke blivit satt i direkt förbindelse med statens järnvägsnät, och den i stället föreslagna färjförbindelsen med Stadsgården medförde tidsförlust och kostnad för omlastning. Varvsanläggningen vore vidare längs hela sin utsträckning tudelad av ett brett vatten. Den enda fasta förbindelsen, belägen i varvets norra ände, vore ej tillräcklig, utan måste kompletteras med en å två färjförbindelser och sannolikt även en flottbro. Man undginge sålunda icke upprepade och tidsödande färjtransporter af personal och materiel, och varvet ägde rik erfarenhet av alla de olägenheter, som härav vållades. De olika departementens inbördes läge komme att förorsaka tidsutdräkt vid fartygsrustningar och mobilisering m. m., och det vore tydligt, att ett gott samarbete och erforderlig snabbhet härigenom icke kunde befordras.

Efter att hava framställt vissa detaljanmärkningar mot de olika varvsdepartementens anordnande har varvschefen framhållit, att en jämförelse med övriga förslag utvisade, att de anmärkta olägenheterna icke i dessa återfunnes. Detta vore också helt naturligt, då kommittén vid uppgörandet av Stockholmsförslaget icke allenast varit bunden vid en till läget olämplig terräng, utan dessutom för att nedbringa kostnaden sökt i möjligaste mån använda redan befintliga anordningar. De påpekade olägenheterna kunde möjligen skjutas något åt sidan, därest frågan allenast gällde en för en kortare tid avsedd modernisering, ty förslaget innebure onekligen en väsentlig förbättring av det nuvarande varvet. Då det emellertid nu vore fråga om anordnandet av en örlogsstation i vårt viktigaste skärgårdsområde för en lång tid framåt, skulle dessa olägenheter snart nog framtvinga en förflyttning.

På dessa och i övrigt anförda skäl har varvschefen kommit till den slutsatsen, att Stockholmsförslaget ur varvsteknisk synpunkt vore underlägset övriga förslag samt ur militär och sjöfartsteknisk däremot överlägset Torsbyfjärds- och Lidingöförslagen, men underlägset Kaknäsförslaget. Ekonomiskt sett borde Stockholms-, Kaknä- och Elfviks-förslagen ställas i bredd samt före Södergarns- och Torsbyfjärdsalternativen.

En jämförelse mellan de förslag, som avsåge flottstationens förläggning utom Stockholm, utvisade, att varven i dem alla blivit väl planerade. Någon skillnad finnes dock dem emellan. Elfvik hade den bästa och jämnaste terrängen, i de övriga förslagen vore områdena kuperade, vilket för utvidgning medförde vissa svårigheter, mindre dock vid Kaknäs än vid Södergarn och Torsbyfjärd. Kaknäs ägde företrädet av större djup bakom den till utbyggande i första hand avsedda stranden.

Vid bedömandet av förslagens lämplighet måste betonas vikten av att varvet hade god tillgång till arbetarpersonal samt ägde lätta och bekväma kommunikationer med sina leverantörer. Kommittén hade i detta hänseende ansett, att Stockholms- och Kaknäsalternativen vore att föredraga framför de övriga.

Även om järnväg komme till stånd mellan huvudstaden och Lidingön eller Torsbyfjärd, komme dryga kostnader att förorsakas genom arbetarnas resor fram och åter till dessa platser. Att bygga bostäder för varvets maximistyrka, vilken för närvarande uppginge till minst 1,000 man, kunde ej ifrågasättas. Den fördel, som Kaknäsförslaget från denna synpunkt besutte, syntes väl uppväga terrängens lämpligare natur vid Elfvik, ty utan god tillgång till arbetare kunde ej en ekonomisk och effektiv varvsdrift anordnas.

På grund av det anförda har varvschefen uttalat, att Stockholmsförslaget ej borde komma till utförande. Däremot har varvschefen förordat Kaknäsförslaget. Beträffande övriga förslag har Elfviksförslaget satts i främsta rummet och därefter Södergarnsförslaget. Torsbyfjärdsförslaget vore underlägset samtliga förslag.

Skulle stationsfrågan icke nu finna sin lösning, torde likväl enligt varvschefens mening dockbyggnadsfrågan icke böra undanskjutas, och borde dockan i så fall förläggas till Kaknäs. Förslaget om stationens förflyttning behövde härigenom ej föregripas, ty om i en framtid beslut fattades att flytta station och varv till annan plats än Kaknäs, kunde detta område avträdas till Stockholms stad i och för hamnanläggning. Att därvid en modern docka medföljde, kunde räknas som en fördel för

staden. Då för denna dockbyggnad ritningar och kostnadsberäkningar funnes uppgjorda och medel vore beviljade, kunde arbetet på densamma med det snaraste påbörjas.

Varvsdeparte-  
ments-  
cheferna i  
Stockholm.

Chefernas för de särskilda varvsdepartementen yttranden innehålla i huvudsak följande.

*Chefen för artilleridepartementet*, som till jämförelse sins emellan endast upptagit Stockholms- och Kaknäsförslagen, har anfört, att förstnämnda förslag dels vore i avsaknad av vissa huvudbetingelser för ett rationellt ordnande av varvsdriften och dels saknade betryggande förutsättningar för utveckling. Den synpunkt, som talade för nämnda förslag, vore den mindre kostnaden, men det torde med fog kunna ifrågasättas, huruvida denna besparing vore så vägande, att fördenskull många viktiga och på varvsdriftens rationella bedrivande inverkan faktorer därför kunde åsidosättas.

*Chefen för torpeddepartementet* har uttalat, att Kaknäsförslaget erbjöde de största fördelarna och därför i första hand borde komma till utförande. Kunde emellertid Kaknäsområdet icke få avses för flottstationen, borde Stockholmsförslaget sättas i andra rummet. Elfviks- och Södergarnsförslagen, som syntes vara i huvudsak likställda, borde först i tredje rummet och Torsbyfjärdsförslaget såsom i alla avseenden underlägset först i sista hand ifrågakomma.

*Chefen för ekipagedepartementet* har funnit en stationsanläggning vid Kaknäs vara den mest fördelaktiga. Därefter borde ifrågakomma stationens bibehållande på nuvarande plats med de föreslagna utökningarna, dock med tillägg av förbindelser mellan Skeppsholmen och Djurgården medelst flottbro och färjor.

*Chefen för mindepartementet* har anfört, att en förflyttning av stationen ur departementets synpunkt vore fördelaktigare än dess bibehållande på den nuvarande platsen, enär en flyttning i mera tillfyllestgörande mån medgäve tillgodoseendet av moderna krav och utförandet av ändamålsenliga anordningar, liksom även beredandet av erforderlig plats för framtida utvidgning. Samtliga förslag till stationens förflyttning hade på ett tillfredsställande sätt löst frågan, i vad den berörde mindepartementet. Å andra sidan vore förslaget beträffande stationens bibehållande, om så av icke varvstekniska skäl ansåges fördelaktigast, ävenledes för närvarande tillfredsställande ur rent varvsteknisk synpunkt med avseende på mindepartementet, ehuru ej i så hög grad som flyttningförslagen. Likväl tarvade Stockholmsförslaget, i vad det rörde min-

departementet, vissa närmare angivna ändringar, vilka dock lätteligen torde låta sig genomföra.

*Chefen för ingenjördepartementet*, som bedömt frågan uteslutande ur varvsteknisk synpunkt, har funnit av de framlagda planerna framgå, att det nuvarande varvet genom föreslagen utvidgning och ombyggnad kunde göras tidsenligt och motsvarande de krav, som rimligen kunde ställas på detsamma. Förslaget kunde emellertid, med hänsyn till plananordning och utvecklingsmöjligheter, icke mäta sig med en fullständigt ny anläggning. Enär emellertid nu föreliggande förslag innebure en efter omständigheterna tillfredsställande lösning av flottstationsproblemet för avsevärt lägre anläggningskostnader än enligt andra alternativ, samt stationens förflyttning till annan lämpligare plats inom huvudstadens hamnområde syntes vara utesluten, ansåge sig departementschefen böra tillstyrka, att varvet utvidgades och moderniserades i huvudsaklig överensstämmelse med det av kommittén uppgjorda förslaget. Härvid borde dock särskilt betonas, att en blivande arbetsledning måste äga frihet att efter för handen varande omständigheter och vunnen erfarenhet ordna förslagets genomförande samt inom ramen av de beräknade kostnaderna vidtaga de förändringar, som kunde finnas erforderliga.

*Chefen för byggnadsdepartementet* har funnit, att de förslag, som avsåge stationens förläggning utom Stockholm, ägde företräde, varvid särskilt Kaknäs på grund av dess nära förbindelse med huvudstadens järnvägsnät och hamnområde ävensom dess relativa prisbillighet vore att föredraga. Departementschefen ansåge sig dock, under uttalande av den förhoppningen att vissa beträffande de för departementets byggnader framställda erinringar måtte vinna beaktande, böra tillstyrka kommitténs förslag till utvidgning och modernisering av Stockholms nuvarande station, då detta innebure en efter omständigheterna tillfredsställande lösning av flottstationsfrågan.

*Arméförvaltningens fortifikationsdepartement* har med utlåtande den 23 innevarande april överlämnat yttrande av chefen för fjärde arméfördelningen samt för egen del — under framhållande av de olägenheter, som skulle uppkomma genom mistning för arméfördelningens i Stockholm förlagda trupper av den till militärövningar nu upplåtna mark, vars överlämnande till staden vore förutsättning för genomförandet av Stockholmsförslaget — ansett sig icke kunna tillstyrka den ifrågasatta markavträdelsen, så länge ännu truppförbandens, särskilt fotgardesregementenas, kasernetablissemment vore förlagda i Stockholm. Detta gällde

Arméförvaltningens fortifikationsdepartement.

jämväl Kaknäsförslaget, vars antagande med därav följande mistning av skjutbanor samt andra byggnader och för militärövningar gjorda anordningar skulle medföra särskilt stora olägenheter. Med förvärvandet av det nya övningsfältet vid Järva avsågs ju visserligen även, att kasern-etablissemanten skulle dit förläggas, men kunde tiden härför icke nu bestämmas, och torde i allt fall utflyttningen av kasernetablissemanten, som vore beroende, bland annat, på tillgång av medel för etablissemantens uppbyggande, vilken tillgång skulle beredas genom försäljning av tomter å Ladugårdsgärdet, icke komma att försiggå under de närmaste åren. Men när utflyttningen äntligen verkstälts, kunde ifrågasvarande mark utan olägenhet för armén undvaras.

Chefen för  
fjärde armé-  
fördelningen.

*Chefen för fjärde arméfördelningen* har anfört huvudsakligen följande. Förutom det att en avträdelse av de enligt Stockholms- och Kaknäsalternativen föreslagna markområdena innebure en högst väsentlig minskning av det redan nu knappa övningsfältet för garnisonens trupper, komme dessutom en mängd viktiga militära anläggningar härigenom att slopas samt nya platser och därmed sammanhängande kostnader att erfordras. Inom de angivna områdena, gemensamma för de båda alternativen, funnes nämligen skjutbanorna å Kaknäs, garnisonens kallbadhus, svängbrygga för badning av hästar, Stockholms tygstations kruthus och Kapplöpningssällskapet anläggningar och ridbana, vilken användes av de beridna truppförbanden. Dessutom vore å dessa markområden, förutom å Lindarängen, även vid Kaknäs de bästa platserna, där ridutbildningen försigginge, ävensom det enda område, som utom å Järva-fältet vore avsett för utförandet av fältarbeten.

En väsentlig skillnad mellan Stockholms- och Kaknäsförslagen låge däruti, att det i det förra förslaget genom avtal av den 12 mars 1917 upplåtna området icke behöfde avträdas förr än om 20 år. Härigenom vunnes en viss tid särskilt för bibehållande av de så viktiga och välbehöfliga skjutbanorna vid Kaknäs. Efter denna tid inträdde dock samma svårigheter för skjutövningarnas bedrivande som i det andra alternativet, isynnerhet som gardesregementena väl då allt fortfarande vore förlagda i sina nuvarande kaserner. Någon utredning för erhållande av lämpligt område, särskilt för anläggande av nya skjutbanor, hade icke nu kunnat göras, men syntes det, som om staden, då den, om Kaknäsförslaget bleve antaget, icke behöfde det i berörda avtal ifrågasatta området, icke heller, om Stockholmsförslaget antoges, nödvändigt vore i behov av detsamma eller åtminstone kunde avstå ett sådant område, att skjutbanorna allt fortfarande kunde bibehållas och begagnas.

Arméfördelningschefen ansåge sig följaktligen icke kunna tillstyrka ett avträdande av några markområden av det till garnisonstrupperna upplåtna övningsfältet, då ett sådant markavträdande vore ägnat att väcka stora betänkligheter. Skulle emellertid ettdera av Stockholms- eller Kaknäs-förslaget komma till utförande och de ifrågavarande områdena måste avträdas, kunde arméfördelningschefen icke tillstyrka detta, med mindre än att ur övningssynpunkt lämpliga och i förhållande till gardesregementenas kaserner väl belägna områden samt medel till nya skjutbanor och andra anläggningar, även kapplöpningsbana, å dessa områden kunde såsom ersättning för de sålunda avträdade områdena med därå gjorda anläggningar ställas till garnisonens förfogande.

I skrivelse till arméfördelningschefen hade Stockholms kapplöpnings-sällskap anhållit att, under förutsättning att de omnämnda markavträdelserna till Stockholms stad komme att äga rum, få sig tillerkänt en ersättning för en del av sina å banan nedlagda kostnader med ett belopp av 100,000 kronor. Vid verkställd värdering hade sällskapets byggnader uppskattats till 47,115 kronor och de under åren 1896 och 1897 utförda väganläggningarna m. fl. arbeten till 31,792 kronor, vartill komme kostnaderna för alla dylika arbeten under övriga år efter år 1897. Den begärda summan av 100,000 kronor måste därför anses mycket låg, och då sällskapets anläggningar i hög grad tjänat den militära utbildningen, såväl beträffande personalen som hästmaterialet, ville arméfördelningschefen på det livligaste tillstyrka den av sällskapet gjorda framställningen om ersättning.

*Chefen för generalstaben* har i utlåtande den 31 nästlidna mars anført, att han icke kunde tillstyrka överlåtande till Stockholms stad, jämlikt avtalet den 12 mars 1917, av däri omförmält område vid Kaknäs under annan förutsättning än att ur övningssynpunkt lämpliga, väl belägna områden kunde såsom ersättning ställas till Stockholms garnisons förfogande. Uppförandet av arbetarbostäder på Kampementsbacken samt eventuellt i samband därmed stående spårvägsanläggning, så framt denna vore avsedd att inkräkta på garnisonens övningsområde, kunde ej heller från militär sida tillstyrkas.

I kostnadsberäkningarna för Stockholmsförslaget borde upptagas de medel, som erfordrades icke blott för förvärvande av det område, som måste anskaffas åt garnisonen såsom ersättning för det överlåtne området vid Kaknäs, utan även för anläggande å detta område av erforderliga skjutbanor m. m. I förslaget hade även bort upptagas kostnaderna

Chefen för  
generalstaben.

för anordnande av ett effektivt luftförsvar för flottstationen med varv och bränsledepå.

Kommers-  
kollegium.

*Kommerskollegium*, som anbefallts att ur sjöfartsteknisk synpunkt avgiva utlåtande över flottstationskommitténs betänkande, har, med överlämnande av infortrat yttrande från Stockholms handelskammare, i utlåtande av den 21 innevarande april anført huvudsakligen följande.

En för alla de skilda förläggningsförslagen gemensam, handels-  
sjöfarten berörande fråga vore förläggningen av och dimensionerna å den föreslagna torrdocan. Dockans största betydelse för handelsflottans fartyg torde företrädesvis bliva att bereda tillfälle till vissa regelbundet återkommande dockningar för bottenskrapning, målning, dragning av propelleraxlar och mindre tidsödande reparationer. Däremot torde säkerligen omständigheterna i regel icke medgiva dockans upplåtande för mera omfattande och långvariga reparationer å handelsfartyg. Härav följde enligt kollegii mening, att dockan borde vara belägen icke allt för långt från Stockholms hamnområde, så att bland annat tidsödande förflyttningar av fartygen kunde undvikas.

Vidkommande de lämpligaste dimensionerna å dockan hade tvenne huvudförslag framställt, nämligen dels med dimensionerna 125 × 20 × 8 meter dels ock med dimensionerna 140 × 24 × 9 meter. Kollegium hade inhämtat uppgifter rörande nu befintliga svenska handelsfartyg med en längd av 100 meter och däröver eller till nybyggnad planerade dylika fartyg om 110 meters längd och däröver. Av dessa uppgifter framginge, att i en docka om 125 meters längd kunde intagas 50 nu befintliga fartyg av nämnd längd, under det att endast ytterligare 6 sådana fartyg funnes, som skulle kunna intagas blott i den större dockan. Endast ångfartyget »Stockholm», vilket hade en fartygslängd om 166,75 meter, skulle icke kunna intagas i någon av de föreslagna dockorna.

Av uppgiften rörande de till byggnad planerade fartygen framginge åter, att endast 7 fartyg kontrakterats eller planerats, vilka hölle sådana dimensioner, att de icke kunde torrsättas i den mindre dockan.

Än större fartyg än de största av de i nämnda uppgifter intagna torde, om ångfartyget »Stockholm» frånsåges, för en närmare framtid icke komma att byggas för den svenska handelsflottans räkning, och i alla händelser syntes ökningen i dimensioner icke bliva så stor, att densamma komme att bliva av större inflytande på dockdimensionerna.

Det förtjänade här anmärkas, att för de fartyg, som hölle mer än 124 meter i längd och som sålunda icke rymdes i den mindre dockan, dels finnes dockningsmöjligheter i Malmö torrdocka, dels sådana möjligheter, enligt uppgift, komme att beredas genom de planerade dockorna vid Finnboda varv i Stockholm och vid Oxelösund. Härtill komme, att så stora fartyg som de till denna grupp hörande endast undantagsvis hade besökt Stockholms hamn, och det syntes ej vara att förvänta, att någon ändring härutinnan inom den närmaste framtiden komme att äga rum.

Vidkommande de till 20 och 8 meter angivna bredd- och djupmåttens framginge av nämnda uppgifter, att desamma kunde anses fullt tillräckliga för alla svenska handelsfartyg intill 125 meters längd, under det att större fartyg än dessa fordrade något större bredd och djup å docköppningen.

På grund av det anförda funne kollegium för sin del, att dockdimensionerna  $125 \times 20 \times 8$  meter ur sjöfartens synpunkt för en avsevärd framtid torde för en dockanläggning i Stockholm få anses tillräckliga beträffande såväl längd och bredd som djup. Det syntes visserligen icke kunna förnekas, att någon fördel särskilt för framtiden skulle kunna beredas sjöfarten genom att giva den föreslagna dockan de större dimensionerna, men hölle kollegium bestämt före, att dessa fördelar för varje fall icke vore av den art, att därur skulle kunna, såsom ifrågasatts, härledas motiv för att pålägga till handelssjöfartens gagn disponibla medel, såsom exempelvis handels- och sjöfartsfonden, någon utgift för merkostnaden.

Kollegium hade härvid ingalunda förbisett, att behovet av ökade dockningsmöjligheter i Stockholm kunde komma att bliva synnerligen kännbart för sjöfarten, men ansåge sannolikt, att ifrågavarande behov tillfredsställande kunde för en avsevärd tid framåt fyllas genom den ifrågasatta dockanläggningen vid Finnboda samt de äldre dockorna å Beckholmen och Galärvarvet.

Beträffande åter de olika av kommittén föreslagna flottstationslägenas betydelse för sjöfarten å Stockholm och för Stockholms hamnförhållanden hade kollegium för sin del funnit en ganska väsentlig åtskillnad mellan de olika alternativen.

Vid bedömande av Stockholms-, Kaknäs-, Elfviks-, Södergarns- och Torsbyfjärdsförslagen hade kollegium tagit hänsyn till följande huvudsynpunkter, nämligen rörelsen i Stockholms hamn och kajutrymmena därstädes, in- och utfarten samt dockningsmöjligheter och varvsverksamhet.

Beträffande Stockholmsförslaget funne kollegium, att detsamma i förstnämnda avseende tillskapade ett icke oväsentligt hinder för de fartyg, som skulle angöra kajerna vid Nybrohamnen och Strandvägen, i det att dessa fartyg till följd av avstängandet genom en bank av leden mellan Skeppsholmen och Djurgårdslandet måste använda sig av den särskilt under ogynnsamma strömförhållanden svåra och riskabla passagen mellan Skeppsholmen och Blasieholmen.

Skulle den till Skeppsholmen och Galärvarvet förlagda stationen bliva av den omfattningen, att flottans huvudstridskrafter komme att dit förläggas, torde avsevärda hinder och risker möta för passerande handelsfartyg på grund av utanför stationsområdet till ankars liggande större antal krigsfartyg.

Det torde ock böra bemärkas, att de större torrdockor, som enligt Stockholmsförslaget komme att anläggas vid stationen med dess föreslagna läge, syntes komma att erbjuda handelssjöfarten mindre fördelar än å andra för densamma föreslagna platser, exempelvis Lidingön och Kaknäs. Det torde nämligen vara uppenbart, att de handelsfartyg, som skulle hava de största fördelarna av en stor dockanläggning, utgjordes av oceangående fartyg, som företrädesvis vid angörande av Stockholms hamn komme att lasta och lossa i den nuvarande Värtahamnen eller vid den därstädes planerade nya djup- och frihamnen.

Kollegium ville till sist beträffande flottstationens förläggande till Skeppsholmen och Djurgården framhålla, att de nuvarande båda Beckholmsdockornas och Beckholmens indragande inom varvsområdet samt deras utnyttjande för militära ändamål skulle innebära en kännbar förlust av möjligheten att därstädes framgent bedriva och utveckla privat skeppsbyggnadsverksamhet.

Angående Kaknäsförslaget ville kollegium till en början anföra att, då Stockholms djup- och frihamn väl torde komma till utförande i anslutning till den nuvarande Värtahamnen och på ett område, som omedelbart gränsade till det föreslagna flottstationsområdet, flottstationens förläggande vid Kaknäs skulle avskära varje möjlighet till den naturligaste utvidgningen av den ifrågasatta djup- och frihamnen, vilken utvidgning säkerligen inom en snar framtid torde bliva nödvändig. Tillgodoseendet av detta behov måste enligt kollegii mening tillmätas den största betydelse för utvecklingen av huvudstadens handel, industri och sjöfart.

I detta sammanhang torde särskilt böra erinras om önskvärdheten därav, att för frihamnen reserverades lämpliga och tillräckliga industriområden, på vilka frihamnens framtida utveckling i viss mån kunde komma att bero. Visserligen hade kommittén förutsatt detta och hän-

visat på möjligheten av att låta frihamnen utveckla sig på Lidingöns mitt emot belägna strandområde. Men en sådan nödfallsutväg funne kollegium redan på grund av de tekniska svårigheterna att anordna ett slutet frihamnsområde på ömse sidor om ett så brett farvatten böra lämnas ur räkningen. Ej heller torde enligt kollegii uppfattning någon utvidgning av djuphamnen norrut vara möjlig, då härför mötte direkta hinder i form av Stockholms gasverks anläggningar samt den planerade fasta bron över till Lidingön.

En jämförelse mellan Stockholmsförslaget och Kaknäsförslaget ur sjöfartens synpunkt gäve alltså redan på grund av det anförda vid handen, att det förra förslaget måste anses vara ur denna synpunkt bestämt att föredraga framför det senare. Stockholmsförslaget skulle dock även i sin ordning medföra för sjöfarten icke ringa olägenheter, om ock förhållandena härutinnan komme att i någon mån förbättras vid den tidpunkt, då i och med Hammarbyledens öppnande väsentligt ökade kajutrymmen komme att beredas sjöfarten på Stockholm.

Vad slutligen vidkomme Södergarns- och Elfviks- samt Torsbyfjärdsförslagen, torde om samtliga dessa gälla, att de för dem föreslagna förläggningsslägena blott föga inverkade på sjöfartsrörelsen i och utanför Stockholms hamn. De varvsanläggningar, som på endera av de sistnämnda tre platserna skulle komma till stånd, och de i dem ingående torrdockorna torde ej kunna anses vara så långt avlägsna från Stockholms hamn, att de icke kunde bereda sjöfarten ungefär samma fördelar som Kaknäs- och Stockholmsförslagen. Företräde syntes dock i sistnämnda avseende givetvis tillkomma något av de båda Lidingöförslagen såsom liggande närmare Stockholms hamn och huvudfarleden in till densamma.

Ur handelssjöfartens synpunkt ansåge kollegium önskvärt, att ettdera av de två sistnämnda förslagen erhöle företräde vid valet av flottstation.

I det yttrande från *Stockholms handelskammare*, som av kommerskollegium överlämnats, har handelskammaren uttalat, att handelskammaren med avseende på de förslag till flottstation, som numera föreläge, ansåge sig böra utan tvekan såsom sin mening uttala, att Kaknäsförslaget vore från sjöfartsteknisk synpunkt för Stockholms vidkommande fullkomligt oantagligt, då dess förverkligande skulle komma att alldeles avskära de framtida utvecklingsmöjligheterna för Stockholms hamn. Såsom handelskammaren vid flera tillfällen framhållit, vore det

Stockholms  
handels-  
kammare.

en tvingande nödvändighet att uppehålla utvecklingsmöjligheterna för såväl Värtahamnen som den projekterade hamnen å Lindarängsområdet, om man överhuvudtaget skulle kunna tänka på en framtida utveckling av stadens näringsliv. Den fråga, som här föreläge, vore icke endast en sjöfartsfråga, utan en samhällsfråga av största räckvidd. Om den naturliga utvecklingen av stadens trafikordningar hämmades, bleve icke endast sjöfarten därpå lidande, utan även handelsomsättningen och stadens hela ekonomiska liv. Ytterst vore det näringarna, som vore förutsättningen för stadens liv, och i samma mån anordningar vidtoges, som kringskure näringarnas utvecklingsmöjligheter, riktades också angrepp mot en av grundvalarna för stadens bestånd. Då handelskammaren ansåge, att ett förverkligande av Kaknäsprojektet skulle för stadens näringsliv medföra de mest ödesdigra verkningar, ville handelskammaren ställa sig bestämt avvisande mot varje tanke på att upplåta Kaknäsområdet till flottstation.

Även det av kommittén nu framlagda förslaget att bibehålla flottstationen på dess nuvarande plats måste helt naturligt medföra menliga följder för handeln och sjöfarten, om dessa också icke i betydelse kunde jämföras med de skadliga verkningarna av Kaknäsområdets frånskiljande. En blick på kartan visade, vilket synnerligen välbeläget område av hamnen skulle för en oöverskådlig framtid undandragas samfärdselns behov. Den föreslagna avskärningen av Nybroviken måste medföra en väsentlig inskränkning av Nybrohamnens användbarhet för sjöfarten, då trafiken till och från densamma tidvis komme att i hög grad försvåras av den starka strömsättningen utanför passagen mellan Skeppsholmen och Nationalmuseum. Dessutom torde man hava att räkna med, att trafiken å Stockholms ström allt framgent komme att åtminstone tidtals hindras av flottans där uppankrade fartyg. Med hänsyn till sjöfartens behov ansåge sig handelskammaren därför även böra avstyrka förslaget om flottstationens bibehållande å dess nuvarande plats.

En ur handels och sjöfartens synpunkt fullt tillfredsställande lösning av flottstationsproblemet syntes handelskammaren kunna vinnas endast genom flottstationens förläggande helt utanför hamnområdet, vare sig på Lidingön, vid Södergarn eller Elfvik, eller å Värmdön vid Torsbyfjärd. Kommittén hade såsom en fördel för Stockholmsförslaget framhållit den nya stora örlogsdockans användbarhet för handelssjöfarten. Denna fördel vore emellertid ganska ringa, så länge i viss mån hindrande och försvårande bestämmelser vore gällande. För handelsfartygen vore

det därför i dockningshänseende ej av någon större betydelse, om flottstationen förlades till någon av de senast nämnda platserna, så mycket mindre som avståndet från Stockholms hamn till dessa platser icke spelade någon nämnvärd roll. Icke heller torde den föreslagna dockanläggningen vid Finnboda bliva mindre användbar för flottans behov, om flottstationen förlades å kortare distans utanför hamnområdet.

Därjämte har kommerskollegium med särskilda skrivelser den 25 och den 26 innevarande april överlämnat till kollegium inkomna yttranden från Stockholms handels- och sjöfartsnämnd, Stockholms rederiförening samt Stockholms speditörsförening, därvid kollegium anfört, att innehållet i dessa yttranden syntes giva ytterligare stöd åt den av kollegium i dess förberörda utlåtande av den 21 i samma månad hävdade uppfattningen i frågan.

Stockholms  
handels- och  
sjöfartsnämnd  
m. fl.

Riksmarskalksämbetet har med sitt förberörda utlåtande av den 12 innevarande april överlämnat ett från intendenten för Djurgården inhämtat yttrande samt för egen del åberopat vad ämbetet i skrivelse år 1916 anfört med anledning av det då väckta förslaget om upplåtande för flottstationen av vissa områden vid Lindarängen eller Kaknäs. Ämbetet framhöll då, att ämbetet icke ansåge sig under några förhållanden kunna biträda ett förslag i sådan riktning. Förläggandet till dessa områden av flottans station med dess stora fordringar på utrymme och plats för framtida utvidgning skulle nämligen ur Djurgårdens synpunkt medföra de största olägenheter av mångahanda slag. Även för Stockholms stad vore det att beklaga, om dessa natursköna, av stadens invånare ständigt besökta trakter av Djurgården skulle förlora sin karaktär av fritt tillgänglig naturpark. Härtill komme, att stora delar av dessa områden vore upplåtna och tagna i bruk för militära och andra allmänna ändamål.

Riks-  
marskalks-  
ämbetet.

De nu föreliggande Stockholms- och Kaknäsförslagen avsåge markupplåtelser för flottstationen, omfattande samma eller stora delar av just de områden, vilkas upplåtande för sagda ändamål ämbetet tidigare förklarat sig icke kunna under några förhållanden biträda.

Ämbetet har på grund härav ansett sig böra avstyrka bifall till kommitténs förslag, i vad det avsåge flottstationens bibehållande på dess nuvarande plats, med därav följande upplåtelser av mark å Djurgården, eller dess förläggande till Kaknäs.

För den händelse någotdera av dessa förslag icke desto mindre skulle bifallas, har ämbetet framhållit önskvärdheten därav, att ämbetet,

innan definitivt beslut fattades rörande eventuella markupplåtelser å Djurgården och ersättning härför, måtte få avgiva detaljerat förslag beträffande de villkor och förutsättningar, som kunde finnas böra fästas vid ett sådant beslut.

Intendenten  
för Djurgården.

I sitt berörda yttrande har *intendenten för Djurgården* till en början erinrat, att han år 1916 uttalat sig rörande då föreliggande förslag att förlägga flottstationen till Lilla Värtan, alternativt Lindarängen eller Kaknäs.

Jämfört med 1916 års Kaknäsförslag skulle de markområden, som för det nu föreliggande Stockholmsförslagens genomförande behövd tagas i anspråk å Norra Djurgården, vara till arealen något mindre, men till följd av områdenas belägenhet skulle deras upplåtande medföra vanprydning och obotlig skada för Djurgården och huvudstaden. Den föreslagna utvidgningen å Södra Djurgårdslandet innebure en stor fara, enär det förr eller senare torde bli nödvändigt att för stationens utvidgning taga i anspråk betydande delar av Södra Djurgården i riktning dels inåt Djurgårdsslätten och dels mot Valdemarsudde och Friesens park.

Djurgårdsintendenten har av nu nämnda och i övrigt angivna skäl hemställt, att mark å Djurgården icke måtte upplåtas för en flottstation, vare sig enligt Stockholms- eller Kaknäsalternativet. Skulle emellertid något av dessa alternativ komma till utförande, måste från Djurgårdsförvaltningens sida som villkor uppställas, att Djurgårdskassan gottgjordes för alla de minskade inkomster, som därav bleve en följd, beräknade enligt Kaknäsalternativet till ett belopp av 578,000 kronor och enligt Stockholmsalternativet till 275,000 kronor. Dessutom måste i båda alternativen av statsverket utgivas lösen för all ståndskog inom resp. områden till dess fulla värde efter av Djurgårdsförvaltningen anordnad uppskattning, ävensom medgivas rätt att från Kaknäs boställe bortföra där befintlig matjord och tillvarata en i hovjägarbostaden befintlig antik kakelugn.

Djurgårds-  
sakkunniga.

*Djurgårdssakkunniga* hava i utlåtande av den 16 innevarande april anført, att Södra Djurgårdens västra strand sedan länge befunnit sig i ett föga tilltalande skick. Icke minst kunde detta sägas vara fallet med det mot Strandvägen vettande, närmast Djurgårdsentrén varande strandpartiet, där under tidernas lopp hopat sig skjul, verkstadshus och andra för varvet erforderliga anordningar av högst vanprydande beskaffenhet. Sedan Djurgårdsentrén efter 1897 års utställning blivit

ordnad, gjorde sig detta missförhållande om möjligt i ännu högre grad gällande, och allt starkare framstode önskemålet, att Galärvarvsområdet måtte bliva frigjort från flottans anläggningar och ordnat på ett sätt, som den förnämliga platsen krävde.

Genom Stockholmsförslagets realiserande skulle givetvis möjligheten till ett förverkligande inom en icke alltför avlägsen framtid av ett dylikt önskemål gå om intet.

Även om Stockholmsförslaget medgäve vissa mindre utvidgningar inom det tilltänkta området, torde dock kunna antagas, att detta förr eller senare måste utökas. Härför skulle då ytterligare Djurgårdsmark behöva tagas i anspråk. Utvecklingen skulle i så fall antagligen komma att gå fram över det gamla parkpartiet söder om den s. k. Slätten och utefter södra stranden, vars framtida ordnande härigenom bleve förhindrat.

I det till grund för Stockholmsförslaget liggande avtalet av den 12 mars 1917 mellan kronan och Stockholms stad inginge bland annat den bestämmelsen, att kronan till staden försålde ett markområde vid Kaknäs. Detta område utgjordes av själva strandpartiet, sträckande sig från gränsen för det område, som staden redan ägde rätt bekomma, till Stora Hundudden. Den av de sakkunniga verkställda utredningen rörande Djurgårdens bevarande såsom park hade givit vid handen, att ett terrängparti vid Kaknäs, bestående av det nuvarande skjutfältet med närmast omgivande skog, borde ingå bland de områden å Djurgården, som av olika anledningar ansåges böra undantagas från framtida bebyggande och bibehållas såsom naturlig park. Realiserandet av detta förslag skulle omintetgöras, för såvitt en del av denna s. k. Kaknäsparken avhändes kronan. Härav följde vidare, att ett eventuellt förverkligande av Kaknäsförslaget skulle i än högre grad utgöra ett hinder för genomförande av riksdagens uttalade önskemål med avseende å Djurgården, sådana de framginge av den av de sakkunniga gjorda utredningen.

Med hänsyn till intresset av Djurgårdens bevarande och förskönande hava de sakkunniga på grund av vad sålunda anförts avstyrkt bifall till kommitténs förslag.

*Akademien för de fria konsterna* har i yttrande den 17 innevarande april, med anledning av flottstationskommitténs förslag, icke ansett sig kunna underlåta att framlägga sina allvarliga bekymmer särskilt med avseende på det attentat, som däri ur estetisk synpunkt riktades mot Stockholms stad och dess utvecklingsmöjligheter. En var, som nit-

Akademien  
för de fria  
konsterna.

älskade för vår huvudstads skönhet, hade så mycket större anledning att inskrida mot detta förslag, som förstörelsen skulle komma att drabba några bland de för Stockholm och dess omgivningar mest säregna och natursköna partier, vilka till stor del skulle uppoffras för att tillgodose en del ekonomiska och praktiska behov, vilkas fyllande bleve en nödvändig följd av förslaget antagande redan i den form, vari detsamma nu föreläge. Men förstörelsen skulle bliva så mycket ödesdigrare, som i varje sådan anläggning förefunnes en inneboende, snart sagt naturnödvändig tendens att mer och mer utvidga sig.

Akademien skulle icke självkallad hava uppträtt som motståndare till det nu framlagda förslaget, vilket berörde en av de viktigaste frågorna för vårt försvars ändamålsenliga ordnande, därest icke inom fackmannakretsarna på försvarsområdet meningarna voro så delade rörande flottstationens lämpliga förläggande. Att i onödan offra de estetiska synpunkterna, i all synnerhet när sådana skönhetsvärden stode på spel som det här gällde, och då de ekonomiska och praktiska synpunkterna vore så omtvistade, måste med nödvändighet framkalla opposition. Egendomligt vore, att detta förslag, som hotade, förutom Skepps- och Kastellholmarna, även avsevärda delar av Djurgården, framkommit kort efter det riksdagen uttalat sig i motsatt riktning angående Djurgårdens bevarande i största möjliga utsträckning såsom naturlig park. Riksdagens uti ifrågavarande hänseende uttalade önskningsar komme att gäckas genom antagandet av det nya flottstationsförslaget med dess konsekvenser. Med hänsyn till all den skada, som vår huvudstad komme att ur estetisk synpunkt lida genom förslaget antagande, ville akademien uttala den förhoppningen, att detsamma ej måtte vinna fastställelse.

Chefen för  
Statens histo-  
risk museum  
m. fl.

*Cheferna för Statens historiska museum, Nationalmuseum, Livrustkammaren och Nordiska museet* hava i gemensam skrivelse den 16 innevarande april framhållit, att det område, vilket enligt flottstationskommitténs förslag skulle för en oöverskådlig framtid komma att upptagas av flottstationen, vore beläget i mittpunkten av Stockholms hamn åt saltsjösidan och i omedelbar närhet av de museer, vilkas vård vore dem anförtrodd. I dessa museer hade med stora uppoffringar under generationer samlats skatter av icke ens angivbart värde, vilka på ett levande, påtagligt sätt åskådliggjorde odlingens framsteg hos vårt folk under en mångtusenårig utveckling med dess säregna drag, på samma gång de bure vittnesbörd om Sveriges självständiga insats i och

stora betydelse för den mänskliga odlingens utveckling och därjämte om våra kulturella förbindelser med den övriga världen. Denna nationens dyrbara och omistliga egendom sattes genom flottstationens bibehållande inom huvudstaden i fara för fullständig och räddningslös tillintetgörelse.

Den oerhörda utveckling, som den militära tekniken på de senaste åren undergått, torde medföra, att inom få timmar efter ett eventuellt krigsutbrott flottstationen utgjorde ett begärligt och till sitt läge lätt konstaterbart mål för fientliga flygares angrepp, och även en beskjutning av det moderna grova fartygsartilleriet torde icke böra lämnas ur räkningen. Erfarenheten hade ådagalagt, att vid ett dylikt angrepp, särskilt från luften nattetid, möjligheten att inrikta projektilerna enbart på det avsedda målet vore ganska ringa, och att sålunda hela det kringliggande området bleve utsatt för omedelbar och oundviklig fara.

Att under sådana förhållanden under loppet av kanske några få timmar hinna bringa museiföremålen i säkerhet å annat håll torde ligga utom möjlighetens gräns.

Även om kommittén icke ansett sig böra taga hänsyn till risken av eventuellt förstörande av kulturella värden, borde den dock vid sina ekonomiska beräkningar och vid den anbefallda allsidiga utredningen hava medtagit även andra faktorer än de rent fackliga. De svenska statsmakterna hade gjort mycket stora uppoffringar för att på ändamålsenligt sätt vårda, förvara och skydda sina kultur- och konstskatter. De hade nyligen beviljat betydande medel för en utvidgning av Nationalmuseum på dess nuvarande plats, och arbetena härför hade redan påbörjats. Dessa dels redan verkställda, dels planerade åtgärder till Nationalmuseisamlingarnas bästa torde det vara meningslöst att vidare fortsätta, då ju riksdagens beslut härutinnan direkt komme att motverkas, om kommitténs förslag komme till utförande. Cheferna för de i Nationalmuseibyggnaden och Nordiska museet inrymda museerna kunde på grund av sin skyldighet att tillse samligarnas säkerhet icke underlåta att under sådana omständigheter påyrka och energiskt arbeta för de ifrågavarande museernas snara förflyttning till andra och tryggare platser, även om kostnaderna härför måste räknas i miljoner. De oersättliga, andliga och kulturella värden, som museerna representerade, vore för nationen alltför dyrbara att utsättas för risker sådana som realiserandet av det nu föreliggande flottstationsförslaget skulle innebära.

Med hänsyn härtill hava bemälda chefer hemställt, att Kungl. Maj:t måtte finna den lösning av flottstationsfrågan, som av kommittén förordats,

icke böra vinna beaktande samt att, om så likväl skulle bliva förhållandet, taga i övervägande frågan om museibygnadernas förflyttande till andra mera skyddade platser.

Styrelsen för  
svenska konst-  
närernas  
förening.

*Styrelsen för svenska konstnärernas förening* har — övertygad ej mindre om den fara, som genom förslaget att inom huvudstaden bibehålla och ytterligare utvidga flottstationen på flera sätt skulle hota de för kulturen, särskilt för konsten och historien oersättliga skatter, som samlats inom de närbelägna museerna, än även därom, att köpsläendet med nämnda skönhetsvärden skulle av eftervärlden stämplas som bristande pietet — inlagt sin gensaga mot förslagets förverkligande.

Konsthant-  
verkarnas gille  
i Stockholm.

*Konsthantverkarnas gille i Stockholm* har i anslutning till de uttalanden, vilka från skilda håll gjorts mot flottstationskommitténs förslag, betonat den svåra förlust, som i huvudstaden förlagda akademier och skolor för uppfostrande av konst- och konsthantverksutövare skulle lida genom att de för en rationell undervisning så viktiga museerna förflyttades till andra platser, vilket vederbörande museichefer ansett sig böra påyrka, därest kommitténs förslag bleve genomfört.

Samfundet S:t  
Erik m. fl.

Därjämte har vid ett av *Samfundet S:t Erik, Stockholmsgillet, Samfundet för hembygdsvärd, Svenska naturskyddsföreningen och Svenska teknologföreningens avdelning för husbyggnadskonst* anordnat offentligt möte i huvudstaden antagits en resolution, vilken blivit till Kungl. Maj:t överlämnad under anhållan, att de i densamma uttalade synpunkterna måtte vid flottstationsfrågans behandling vinna beaktande. I resolutionen har på angivna skäl protesterats mot att flottstationen bibehölles i centrum av Sveriges huvudstad.

Stockholms  
ångslups-  
aktiebolag.

Slutligen har *Stockholms Ångslupsaktiebolag*, under framhållande av de olägenheter rörande uppehållandet av bolagets trafikverksamhet och varvsrörelse jämte koltillförsel, som skulle åstadkommas genom utförandet av den i Stockholmsförslaget ingående nya bron mellan Beckholmen och Djurgårdsstaden, ansett sig böra meddela, att bolaget, därest nämnda brobyggnad bleve beslutad, komme att påyrka skäligt skadestånd. Därjämte förbehölle sig bolaget att framställa de vidare skadeståndsanspråk, vilka på grund av andra eventuella olägenheter genom flottstationens framdragning till Beckholmssundet kunde anses berättigade.

Då Kungl. Maj:t till 1914 års senare riksdag framställde förslag därom, att för anläggande av ny docka jämte en mindre verkstad vid flottans station i Stockholm, vilken anläggning beräknats kosta 1,400,000 kronor, för år 1915 av värnskattemedel avsätta ett belopp av 300,000 kronor, var nämnda framställning föranledd av nödvändigheten att bereda anordningar för att vid Stockholms station kunna docka fartyg av Sverigetypen. Denna framställning blev av riksdagen bifallen, därvid riksdagen uttalade, att riksdagen förutsatte att i sinom tid få tillfälle att träffa avgörande i fråga om platsen för den nya dockan. Härefter hava 1915 och 1916 års riksdagar för ändamålet av dylika medel avsatt ytterligare 750,000, resp. 350,000 kronor, varigenom hela det beräknade beloppet sålunda finnes avsatt.

Departement-  
chefens yt-  
rande.

Ursprungligen hade förutsatts, att den nya dockanläggning, som av riksdagen sålunda beslutats, skulle kunna igångsättas i god tid under år 1915, varefter dockanläggningens utförande beräknats kräva en tid av omkring två år. Emellertid har, såsom av det förut sagda framgår, frågan om platsen för ifrågavarande docka ännu icke blivit underställd riksdagens prövning.

Den närmaste anledningen till uppskovet med dockanläggningens igångsättande har varit, att frågan om dockans förläggning från början sammanknutits med spørsmålet om utvidgning eller förflyttning av flottans station i Stockholm, vilket spørsmål sedan slutet av 1890-talet varit föremål för omfattande utredningar och ett flertal förslag. Denna sammanställning synes mig helt naturlig, då dockan är avsedd att ingå såsom ett led i de anordningar, som, enligt vad nämnda utredningar giva vid handen, måste vidtagas för att försätta Stockholms station i tillfredsställande skick, varvid dockan svårigen kan tänkas förlagd på annan plats än där stationen är belägen. I det utlåtande, som av marinförvaltningen, chefen för marinstaben och inspektören av flottans övningar till sjöss till åtlydnad av föreskrift i nådigt brev den 17 september 1914 avgivits den 12 augusti 1915 i fråga om platsen för den nya dockan, har ock enahanda uppfattning om dessa båda frågors intima samband med varandra kommit till uttryck. Vidare betonades i statsverkspropositionen till 1916 års riksdag att, därest beslut skulle komma att fattas om den nya dockans förläggning utom stationens nuvarande område, ett sådant beslut skulle såsom konsekvens medföra, att flottans varv inom de närmaste åren och sedermera även flottans station borde förflyttas från sin nuvarande plats. Och slutligen har i riksdagens förut omförmälda skrivelse den 30 maj 1916 framhållits, att den nya dockans läge givetvis komme att bliva bestämmande för platsen

för en blivande flottstation i Stockholms skärgård samt att det under sådana förhållanden syntes riksdagen vara erforderligt, att i samband med framläggandet av förslag angående dockans förläggning en allsidig och fullständig utredning angående flottstationsfrågan förelades riksdagen.

Sedan den med anledning av riksdagens berörda skrivelse tillsatta kommittén den 19 sistlidna mars avgivit betänkande och förslag i ämnet, samt infortrade yttranden över kommittébetänkandet inkommit, är jag nu beredd att anmäla detta ärende inför Kungl. Maj:t. Jag vill därvid till en början framhålla, att den sålunda föreliggande frågan om utvidgning eller förflyttning av flottans station i Stockholm enligt min bestämda övertygelse är av den betydenhet, att dess lösning måste betraktas såsom ett livsintresse för vårt sjöförsvaret. Väl är sant — såsom vid olika tillfällen betonats — att ansträngningarna för sjöförsvarets stärkande i främsta rummet böra inriktas på sådana åtgärder, som direkt avse åstadkommandet av största möjliga stridsvärde hos detta försvaret. Å andra sidan får man dock enligt min mening icke förbise, att anordningar, som, ehuru mera indirekt åsyftande samma mål, dock stå i oupplösligt samband med förstnämnda åtgärder, icke få eftersättas, därest sjöförsvaret, såsom helhet betraktat, skall erhålla det eftersträfvade måttet av krigsberedskap.

Behovet av en utvidgning eller förflyttning av Stockholms station.

Innan jag övergår till behandling av frågan om det sätt, på vilket flottstationsfrågan enligt min mening bör lösas, torde det vara erforderligt att först i korthet klarlägga *behovet* av en utvidgning eller förflyttning av Stockholms station.

En förutsättning för att flottan skall kunna fylla sin viktiga bestämmelse vid rikets försvar är, att den till sitt förfogande inom de olika operationsområdena vid landets kuster äger lämpligt förlagda och ordnade stödjepunkter, örlogsetablissemang och örlogsdepåer. Dessas uppgifter äro att under fredstid för viss del av flottan utgöra förläggnings- och underhållsplats, att vid krig eller fara för krig för motsvarande del av flottan vara mobiliserings- och utrustningsort samt att under krig möjliggöra verkställandet av ytterligare rustningsarbeten, utförandet av erforderliga reparationer, förnyandet av förråd m. m. för de sjöstridskrafter, som uppehålla sig inom resp. operationsområden, allt med minsta tidsutdräkt och under betryggande förhållanden.

Sedan gammalt äger vår flotta två örlogsetablissemang, nämligen vid Karlskrona och Stockholm. Enligt av riksdagen under de senare åren fattade beslut äro därjämte för närvarande under byggnad örlogsdepåer

vid Härnösand och Göteborg, varigenom stödjepunkter komma att ordnas för i Bottniska viken och vid västkusten opererande sjöstyrkor. Flottans huvudstation var ursprungligen — från slutet av 1600-talet — förlagd till Karlskrona, vilken ort tidigare intog ett centralt läge inom flottans operationsområde. Sedan Sveriges sjöstrategiska läge genom de omgestaltade politiska förhållandena därefter blivit väsentligen förändrat, har det militära värdet av Stockholms skärgård i avsevärd grad ökat, varav blivit en följd, att ett större antal fartyg än tillföre ansetts böra till Stockholms station fredsörläggas. Ända till slutet av 1890-talet var emellertid i huvudsak endast den sjöstyrka, som avsågs till försvar av Stockholms skärgård, förlagd till Stockholms station, under det de större i kustflottan ingående fartygen i allmänhet voro stationerade vid Karlskrona station. De sjömilitära synpunkter, vilka i allmänhet blivit framförda såsom motiv för en förläggning till Stockholm av en större del av flottan, hava i första hand gällt dels faran för innestängning eller förstöring av de i Karlskrona förlagda 1:a klass pansarbåtarna genom överraskande anfall och dels önskvärdheten därav, att kustflottans huvudstyrka i fredstid vore förlagd inom det viktiga operationsområde på rikets ostkust, som Stockholms skärgård bildade. Dessa synpunkter synas mig alltjämt i huvudsak äga giltighet.

I den mån förläggning av flottans fartyg i större omfattning än förut ägt rum till Stockholms station, har det till stationen hörande utrymmet befunnits alltmer otillräckligt. Det utrymme, varom här är fråga, avser icke blott kajlängd och förtöjningsanordningar, utan även plats i land för verkstäder, dockor, slipar, förråd av proviant och andra förnödenheter, ammunition samt kol, olja och övriga förbrukningsartiklar m. m. I flertalet av de i det föregående omförmälda utredningarna och förslagen har ock med styrka framhållits, att förhållandena vid Stockholms station i nu ifrågakommande hänseenden måste betecknas såsom synnerligen otillfredsställande samt att möjlighet till erforderlig utvidgning av stationsområdet saknades. Även statsutskottet vid 1907 års riksdag uttalade, att flottans station i Stockholm icke uppfyllde de anspråk, varken i fredstid eller vid mobilisering, som måste ställas på densamma. Visserligen hava flottans övningar under senare år så ordnats, att ett antal pansarbåtar ständigt hållas rustade, varigenom kravet på en samtidig förläggning av sådana fartyg till stationen kunnat vad antalet beträffar något eftergivas. Men å andra sidan erfordras numera plats för åtskillig sjövapnet tillhörande materiel, som icke förefanns för några tiotal år tillbaka. Jag behöver i sådant avseende endast erinra om den väsentliga utökningen av torpedvapnet, om tillkomsten av under-

vattensbåtar och av flygvapnet, vars materiel tager betydande utrymme i anspråk och för vilken, åtminstone tills vidare, plats måst beredas inom stationens område. Därjämte krävas utvidgade anordningar för sjömanskårens kaserner, bespisning, undervisning och sjukvård m. m.

Med stationens uppgift att utgöra fredsförläggningsplats för en väsentlig del av flottan sammanhänger nära dess egenskap att vid krig eller fara för krig vara mobiliserings- och utrustningsort för denna del av flottan. Behovet av tillräckligt utrymme för förläggningen av fartygen framträder givetvis med större styrka, då det vid mobilisering gäller att med största skyndsamhet rusta fartygen och förse dem med alla de förnödenheter och förbrukningsartiklar, som vid sådant tillfälle erfordras. De erfarenheter, som den år 1914 verkställda mobiliseringen av flottan givit vid handen, bestyrka ock tillfullo nödvändigheten därav, att kravet på väsentligt ökat utrymme för här ifrågavarande ändamål snarast bliver tillgodosett.

Stationens möjlighet att under såväl fredstid som krigstid säkerställa, att erforderliga underhålls- och reparationsarbeten å krigsfartygsmaterielen kunna snabbt och på ett tillförlitligt sätt utföras, har dåvarande departementschefen i statsverkspropositionen till 1916 års riksdag närmare berört, då han angivit de brister, som i sådant hänseende vidlåda stationens nuvarande, huvudsakligen å Galärvarvet belägna varvsanläggning. En av varvsmyndigheterna under år 1915 verkställd utredning har — yttrade därvid departementschefen — ytterligare bekräftat det kända sakförhållandet, att verkstädernas vid härvarande varvkapacitet ingalunda motsvarar de krav, vilka måste uppställas för att den del av flottan, som är hänvisad till detta varv för underhåll och reparation, skall kunna hållas i full krigsberedskap. Departementschefen påpekade ock vid samma tillfälle, att olägenheterna härav med hänsyn till den anbefallda mobiliseringen av flottan blivit särskilt kännbara, ävensom att det otillräckliga utrymmet samt de olika verkstads- och förrådslokalernas i flera fall olämpliga belägenhet förorsakade, att arbetsadministration och övervakande försvårades samt att arbetstid måste offras utan motsvarande nytta. Även en annan synpunkt berördes i detta sammanhang. Såsom av varvsmyndigheterna i deras nyssberörda utredning framhållits, måste för närvarande på grund av bristande utrymme inom varvsverkstäderna en del arbeten, vilka eljest kunnat utföras å varvet, verkställas på privata verkstäder och varv mot ersättning, som ofta särskilt med hänsyn till arbetenas brådskande beskaffenhet bliver oskäligt dryg.

De sålunda angivna omständigheterna giva otvetydigt vid handen, att verkstäderna å flottans varv och därmed förbundna anordningar ur krigsberedskapens synpunkt äro i hög grad otillfredsställande och att de icke kunna utan varvets utvidgning eller förflyttning erhålla nödvändig kapacitet. Icke heller låter sig en ekonomisk varvsdrift genomföra vid varvet under nu rådande förhållanden.

Beträffande slutligen den stationen tillkommande uppgiften att under krig utgöra stöd för de sjöstridskrafter, för vilka Stockholms skärgård är operationsbas, synes mig givet, att möjligheten för stationen att kunna fylla densamma är direkt beroende av det sätt, varpå stationen är ägnad att motsvara de krav, som i övriga förut nämnda avseenden böra ställas på densamma. Dessa krav kunna enligt min mening, såsom förut är sagt, icke på långt när uppfyllas, allra helst som stationen måste vara beredd att under vissa krigslägen tillgodose en vida större styrka än den, som i fredstid är dit förlagd.

Med utgångspunkt från de särskilda uppgifter, som böra tillkomma ett tidsenligt och efter våra sjöstridskrafter avpassat örlogsetablissemment invid Stockholm, har jag sålunda i det föregående sökt uppvisa, huruledes dessa uppgifter icke kunna på ett tillfredsställande sätt fyllas av Stockholms flottstation i dess nuvarande skick.

Med hänsyn härtill är det enligt min uppfattning uppenbart, att en utvidgning eller förflyttning av stationen är av mycket starkt framträdande behov påkallad. Det läser icke heller kunna råda mer än en mening därom, att frågans lösning är av synnerligen brådskande beskaffenhet. Under den långa tid av omkring två årtionden, som flottstationsfrågan stått på dagordningen, hava endast nödtorftiga underhålls- och reparationsarbeten vidtagits beträffande stationens etablissemment och verkstäder, varjämte behöfliga utvidgningar tills vidare fått anstå. Följden härav har blivit, att byggnader och övriga anordningar å stationen för närvarande befinna sig i ett skick, som ofördelaktigt återverkar på personalens utbildning, hygien m. m., som omöjliggör en rationell och ekonomisk varvsdrift och som i det hela utgör en verklig hämsko för ett följdriktigt och lämpligt ordnande av sjöförsvaret. De lärdomar, som av det pågående kriget i detta hänseende stått att hämta, utgöra ock en stark maning att i tid vidtaga erforderliga åtgärder för att ernå förbättrade förhållanden uti förevarande avseende. Till övriga vägande skäl för en snar lösning av flottstationsfrågan har numera, såsom förut framhållits, kommit ytterligare ett, nämligen genom riksdagens beslut om anläggande av en ny docka för att bereda dockningsmöjligheter i Stockholms skärgård för pansarbåtar av Sverige-typen.

Oaktat den sena tidpunkten för avlåtande till riksdagen av en framställning av den stora betydelse som den här ifrågavarande har jag på grund av vad jag sålunda haft tillfälle framhålla ansett min plikt bjuda att nu framlägga frågan inför Kungl. Maj:t.

Valet av plats  
för flott-  
stationens  
förläggning.

Sedan jag sålunda sökt påvisa, huruledes ett synnerligen starkt behov föreligger därav, att flottstationsfrågan snarast möjligt bringas till lösning, torde till prövning närmast böra upptagas spørsmålet, huruvida frågan bör lösas på sådant sätt, att stationen bibehålles å sin nuvarande plats med den utvidgning och modernisering, som förhållandena medgiva, eller om en förflyttning av stationen bör äga rum.

Åt 1916 års flottstationskommitté uppdrogs att verkställa en allsidig, ur militär, sjöfartsteknisk och ekonomisk synpunkt sakkunnig utredning angående den föreliggande frågan, och kommittén har, såsom av det förut sagda framgår, efter verkställda undersökningar funnit, att varken militära eller sjöfartstekniska synpunkter utpeka den ena eller den andra av de utav kommittén ifrågaställda platserna — Stockholm, Kaknäs, Elfvik, Södergarn och Torsbyfjärd — såsom den för en stationsanläggning avgjort lämpligaste. Samtliga de av kommittén undersökta stationsförslagen hava vidare ur varvsteknisk synpunkt visat sig vara fullt tillfredsställande och så likvärdiga, att intetdera förslaget ur denna synpunkt kan givas ett bestämt företräde framför de övriga. Vid sådant förhållande har kommittén funnit, att den ekonomiska synpunkten bör vara utslagsgivande i fråga om valet av plats för flottstationen. Då kommittén vidare ansett, att ekonomiska skäl tala för, att flottstationsförslaget löses i enlighet med Stockholmsförslaget, har kommittén såsom sin åsikt uttalat, att flottans station i Stockholm bör bibehållas å sin nuvarande plats.

Den av kommittén sålunda uttalade åsikten vilar på förutsättningen, att det förut berörda, mellan kommittén och underhandlare för Stockholms stad den 12 mars 1917 träffade preliminära avtalet rörande förvärvande av visst till Galärvarvet gränsande område m. m. varder av såväl kronan som staden godkänt. Till en redogörelse för innehållet av detta avtal ävensom ett mellan delegerade för kronan och för staden den 7 april 1916 uppgjort preliminärt avtal om markförvärv återkommer jag i det följande. Här vill jag endast nämna att, vid godkännande av dessa avtal, för flottstationens räkning skulle förvärvas dels ett område söder om Galärvarvet i den s. k. Djurgårdsstaden, dels hela Beckholmen och dels Fjäderholmarna. Nämnda söder om Galärvarvet belägna område jämte viss i enskild ägo varande mark, som

kommittén föreslagit skola i brist av godvillig överenskommelse exproprieras, omfattar en strandremsa mellan Galärvarvet och Beckholmen. Det enligt kommitténs förslag för stationen i dess helhet sålunda avsedda området, inbegripet vissa utfyllningar å Skepps- och Kastellholmarna samt å Fjäderholmarna ävensom ett för bostäder föreslaget område å Kampementsbacken å Norra Djurgården, innefattar sammanlagt omkring 834,000 kvadratmeter, under det att stationsområdet för närvarande endast omfattar omkring 360,000 kvadratmeter. De områden, som av kommittén förutsatts skola tagas i anspråk för de övriga flottstationsförslagen, utgöra vid Kaknäs, inbegripet Fjäderholmarna, 1,912,000 kvadratmeter, Elfvik omkring 2,316,000 kvadratmeter, Södergarn 2,946,817 kvadratmeter och Torsbyfjärd omkring 3,300,000 kvadratmeter.

En blick på dessa siffror visar, att de alternativ, som avse stationens förflyttning från dess nuvarande plats, äro avgjort överlägsna Stockholmsförslaget i avseende å det utrymme, som beräknats för flottstationsanläggningen.

Härmed följer ock, att flottstationen i enlighet med något av förstnämnda alternativ kan planläggas och utföras efter en större måttstock än efter Stockholmsförslaget, varigenom åt stationens olika anläggningar redan från början kan givas den omfattning och den anordning, som motsvara tidens krav och som möjliggöra tillgodogörandet av den moderna teknikens hjälpmedel. Vilken betydelse detta förhållande måste anses äga såväl ur krigsberedskapens som ur ekonomisk och andra synpunkter, torde lätt inses. Men härtill kommer en annan omständighet, som synes mig vara av stor vikt vid värdesättningen av de olika flottstationsförslagen. Vårt sjöförsvär är givetvis genom förhållandenas makt underkastat utveckling; och denna utveckling torde komma att allt framgent fortgå, i den mån insikten om den stora betydelse för rikets försvar, som sjöförsvaret med hänsyn till landets säregna geografiska och militärpolitiska läge äger, vinner mera utbredning och stadga. Ser man frågan under denna vidare synvinkel, lär något av de förslag, vari ingå större utvecklingsmöjligheter, böra givas företräde framför Stockholmsförslaget. Endast under den förutsättningen, att plats för erforderlig utvidgning förefinnes, blir det nämligen möjligt att i önskvärd utsträckning kunna utnyttja de rön och erfarenheter, som på sjökrigsteknikens område efter hand framkomma, och att på ett för våra förhållanden avpassat sätt tillämpa sjökrigets lärdomar. Därest man vid valet mellan olika förslag icke tillräckligt beaktar nu angivna synpunkter, kan därjämte befaras, att de kostnader, vilka nedläggas för flottstationsfrågans lösning, icke bliva till den nytta, som därmed varit avsedd.

Av vad jag nu anfört följer, att jag principiellt anser mig böra ställa mig på den ståndpunkten, att flottstationen bör förflyttas till en plats, där ett för närvarande förhållanden fullt tillräckligt och för stationens framtida utvidgning erforderligt utrymme kan beredas. Icke desto mindre har jag efter ingående omprövning av samtliga på denna fråga inverkan omständigheter funnit mig böra föreslå, att det utav kommittén förordade Stockholmsförslaget kommer till utförande. Då jag i det följande vill söka angiva skälen härtill, synes det mig lämpligt, för att bringa reda i det vidlyftiga materialet, att till en början följa kommitténs uppdelning av ämnet och således skärskåda den föreliggande frågan ur *militära, sjöfartstekniska, varvstekniska* och *ekonomiska* synpunkter, därvid jag dock kommer att behandla den varvstekniska synpunkten före den sjöfartstekniska, då den förra måste anses äga större betydelse för frågan än den senare.

Militära  
synpunkter.

Av redogörelsen över flottstationskommitténs betänkande inhämtas, att såväl de militära myndigheter inom marinen, vilka haft att yttra sig rörande flottstationens förläggning, som ock chefen för generalstaben i samtliga vid olika tidpunkter avgivna yttranden varit ense om, att stationen bör förläggas innanför Vaxholms fästning, varjämte de i fråga om den lämpligaste platsen därstädes uttalat, att stationen hellre borde förläggas till Stockholm eller dess omedelbara närhet än till någon plats närmare Vaxholms fästning.

Till de militära myndigheternas uppfattning, att flottstationen bör förläggas innanför Vaxholms fästning, ansluter sig även kommittén. Av kommittén hava därvid åberopats dels de överskådliga kostnader, som uppförandet av befästningar till skydd för en utanför fästningen belägen station skulle medföra, och dels den omständigheten, att stationens förläggning till Stockholms yttre skärgård skulle föranleda avdelandet från armén av betydande försvarskrafter, som skulle bindas för flottstationens försvar.

För min del biträder jag fullständigt den sålunda uttalade meningen, att stationen bör vara förlagd innanför Vaxholms fästning.

I fråga om den för stationen lämpligaste platsen innanför fästningen hyser kommittén den uppfattningen att, med hänsyn särskilt till erfarenheterna från det pågående kriget, några militärt avgörande skäl för stationens förläggande till den ena eller andra platsen icke kunna anses föreligga. Denna uppfattning stöder kommittén därpå, att man på grund av det moderna artilleriets väsentligt ökade skottvidd kan antaga att, om en del av det försvarsområde, vars centralpunkt utgöres av landets huvud-

stad, skulle falla i en fiendes våld, inom kort återstoden av området komme att falla, samt att det under alla omständigheter skulle stå i fiendens makt att med artillerield förstöra varje militär anläggning av vikt, som är belägen inom området. Till försvar från landsidan kunde dock en flottstation vid Torsbyfjärd enligt kommitténs mening till en viss grad påräkna ett stöd av Vaxholms fästnings fasta och rörliga försvar.

Chefen för marininstaben har i sitt den 12 innevarande april avgivna yttrande anført att, även om de av kommittén förutsatta skottvidderna för närvarande kunde anses vara högt beräknade, den alltjämt pågående utvecklingen torde berättiga till det av kommittén gjorda antagandet.

I utlåtande den 11 i nyssnämnda månad har inspektören av flottans övningar till sjöss beträffande de faror, som från sjösidan kunde hota stationen, såsom sin åsikt framhållit, att det förslag, som avser anläggandet av en station vid Torsbyfjärd, icke kan anses böra ifrågakomma, enär med hänsyn till sjöartilleriets stora skottvidd denna plats är särskilt ogynnsamt belägen vid anfall från sjösidan. Beträffande övriga föreslagna platser kan enligt inspektörens mening läget i nämnda hänseende anses betryggande och är fördelaktigare, ju längre från sjöfronten platsen i fråga är belägen.

I likhet med inspektören av flottans övningar till sjöss anser jag, att Torsbyfjärd är genom sitt för anfall från sjösidan mera utsatta läge olämpligare än de andra ifrågasatta platserna. Torsbyfjärd är därjämte belägen så nära intill Vaxholms fästnings befästningslinje, att en hit förlagd station vid beskjutning av fästningen lätteligen kan komma att utsättas för skador genom artillerield, som riktas mot fästningens försvarslinje. En stationsanläggning vid Torsbyfjärd torde därför förr eller senare komma att framtvunga en ytterligare utflyttning av befästningslinjen med därav följande betydliga kostnader. Inspektörens uppfattning om den inverkan, som de övriga föreslagna platsernas belägenhet äger i fråga om anfall från sjösidan, anser jag mig kunna biträda.

Artillerivapnet har numera, vilket av såväl kommittén som chefen för marininstaben framhållits, nått en sådan utveckling, att hela området innanför Vaxholms fästning kan beskjutas av en fiende, som lyckats framtränga till huvudstaden eller dess närhet. Vid sådant förhållande lär med allt fog kunna göras gällande, att i fråga om anfall från landsidan avgjort företräde icke kan ur militär synpunkt givas någon av de föreslagna platserna framför de övriga. Kommittén har visserligen i detta hänseende uttalat, att Torsbyfjärd intill en viss grad kan

påräkna ett stöd av Vaxholms fästnings fasta och rörliga försvar. Jag håller emellertid före, att de trupper, som från sjöfronten kunna detacheras till stationens försvar, icke lära kunna skydda stationen mot fientliga stridskrafter av sådan styrka, att fälthären gent emot desamma ej förmått försvara huvudstaden.

Det inflytande, som det moderna flygvapnet kan anses äga vid bestämmandet av plats för stationen, lärer man icke kunna förbise. I sådant avseende har marinstabschefen framhållit, att såväl flottstationen som huvudstaden med dess kommunikationsanstalter och militära etablissement m. m. utgöra eftersträvansvärda anfallsföremål samt att på grund av luftfartygens stora rörlighet en innanför Vaxholms fästning belägen flottstations större eller mindre avstånd från huvudstaden ej kan anses på det hela taget vare sig minska eller öka sannolikheten för ett luftanfall. Däremot måste enligt stabschefens åsikt möjligheten att avvärja ett luftanfall röna en väsentlig inverkan av flottstationens läge. Härvid vore stationens kvarblivande i Stockholm eller dess förläggning till Kaknäs att föredraga framför övriga ifrågasatta alternativ, enär en koncentrerung av skydds-föremålen även medgäve en koncentrerung av de försvarsmedel, som stode till buds mot luftanfall.

Jag instämmer med marinstabschefen däri, att en flottstations större eller mindre närbelägenhet till huvudstaden icke lärer kunna, under den antagna förutsättningen att flottstationen är förlagd innanför Vaxholms fästning, vara av nämnvärd betydelse med hänsyn till sannolikheten att stationen utsättes för luftanfall. Å andra sidan har gjorts gällande, att stationens läge i eller nära intill huvudstaden uti förevarande avseende innebär en större fara för staden. Häremot torde emellertid med fog kunna invändas, att faran för luftanfall mot huvudstaden, som ingalunda kan anses såsom en militärt oviktig ort, utan fastmera innesluter många för flyganfall särskilt lämpade mål, knappast lärer komma att på ett för valet av stationens läge avgörande sätt ökas genom flottstationens förläggande inom staden eller i dess omedelbara närhet.

Marinstabschefen har framhållit, att den omständigheten, att flottstationen vore belägen i huvudstaden eller nära intill densamma, vore en fördel vid avvärjande av luftangrepp i så måtto, att därigenom möjliggjordes en koncentrerung av för såväl huvudstaden som flottstationen tillgängliga försvarsmedel. Att en dylik koncentrerung av försvarsmedlen måste vara av ännu större värde vid andra anfall än anfall från luften synes mig uppenbart. Platserna för den nuvarande stationen och Kaknäs äro i detta hänseende gynnsammare belägna än övriga platser.

En omständighet, som i detta sammanhang icke synes böra lämnas obeaktad, är ock, att flottan vid och efter genomförandet av mobilisering bliver i icke oväsentlig mån beroende av de industriella m. fl. hjälpmedel, som finnas i huvudstaden. Det måste därför ur denna synpunkt vara en fördel, att flottstationen är belägen så nära intill huvudstaden, att dennas hjälpkällor kunna utan alltför stor omgång och svårighet tillgodogöras för flottans behov. Härav beror i avsevärd mån möjligheten för stationen att kunna fylla sin uppgift som stödjepunkt för de sjöstridskrafter, vilka använda Stockholms skärgård såsom operationsbas.

På grund av vad jag sålunda anfört synes mig ur militär synpunkt Torsbyfjärdsförslaget icke böra ifrågakomma till utförande. Mot en förläggning till någon av de övriga ifrågasatta platserna finner jag på angivna skäl, att någon avgörande militär invändning icke kan göras. Platsen för den nuvarande stationen och Kaknäs synas emellertid böra i förevarande avseende givas ett visst, dock ingalunda väsentligt, företräde framför Elfvik och Södergarn.

Vid bedömandet av den föreliggande frågan i *varvstekniskt* hänseende synas följande omständigheter i första hand böra beaktas, nämligen: Varvstekniska  
synpunkter.

- a) varvsområdets omfattning och utvecklingsmöjligheter;
- b) planläggningen av varvsområdet;
- c) dockornas antal och storlek samt kajlängder;
- d) varvspersonalens bostäder;
- e) förbindelsen med statens järnvägsnät; samt
- f) varvsområdets belägenhet i förhållande till Stockholm.

I avseende å varvsområdets omfattning och utvecklingsmöjligheter måste de förslag, som avse stationens förflyttning utom Stockholm, givas företräde framför Stockholmsförslaget. Varvsområdet i dess helhet efter verkställda utfyllningar utgör i Kaknäsförslaget, inbegripet Fjäderholmarna, 750,000 kvadratmeter, i Elfviksförslaget 700,000 kvadratmeter, i Södergarnsförslaget 700,000 kvadratmeter och i Torsbyfjärdsförslaget 750,000 kvadratmeter, under det att detta område i Stockholmsförslaget, inberäknat Fjäderholmarna, upptager 550,000 kvadratmeter. Emellertid bör härvid uppmärksammas, att den av kommittén uppgjorda planen för varvets utbyggande enligt *samtliga* alternativ avser en anläggning för varvsverksamhetens utökande till ungefär dubbelt så stor omfattning som den för närvarande äger. Detta krav är sålunda även i Stockholmsförslaget tillgodosett. Sedan den areal, som erfordras för denna anläggning, i Stockholmsförslaget tagits i anspråk, återstår en ytvidd inom varvets gränser av ungefär 50,000 kvadratmeter, som kan disponeras för i framtiden

eventuellt erforderliga byggnader m. m. Härtill kommer, att vissa Stockholms ångslupsaktiebolag tillhöriga, utmed Beckholmssundet fram till det enligt beslut vid 1915 års riksdag för lotsverkets verkstäder och förråd upplåtna området vid Rosenvik liggande tomtdelar, vilka äro för varvets utveckling synnerligen gynnsamt belägna, icke föreslagits skola för närvarande förvärfvas för stationen, men givetvis kunna, därest så framdeles erfordras, för kronans räkning exproprieras. Dessa tomtdelar omfatta omkring 14,000 kvadratmeter, vadan sålunda sammanlagt 64,000 kvadratmeter kunna avses för fyllande av framtida utvidgningsbehov. Såsom jag redan i annat sammanhang haft tillfälle framhålla, äro därjämte örlogsdepåer under byggnad i Härnösand och Göteborg, varigenom naturligen blivande krav på utvidgning av flottans varv i Stockholm kunna hållas inom snävare gränser.

I detta samband torde böra erinras därom, att även enligt Stockholmsförslaget, liksom i övriga förslag, möjlighet föreligger att, därest så skulle befinnas lämpligt, vidtaga anordningar för att fartygsnybyggnader skola kunna å varvet utföras.

Om det än varit önskvärt, att ett större område kunnat i Stockholmsförslaget reserveras för framtida behov än vad nu är fallet, är emellertid enligt min mening detta förslag, även ur här ifrågasvarande synpunkt sett, av den beskaffenhet, att det synes mig utan tvekan kunna godtagas. Härvid vill jag bringa i erinring, att man ännu så sent som i den till 1911 års riksdag avlåtna propositionen i flottstationsfrågan utgick från, att denna fråga kunde lösas genom vidtagande av vissa anordningar och förbättringar inom stationens nuvarande område, ehuruval dåvarande departementschefen i samband därmed förutsatte, att viss fartygsmateriel skulle förläggas till lämplig plats i stationens närhet (Kaknäs). Det torde vara obestridligt, att frågan genom det nu föreslagna förvärvandet av en i omedelbar anslutning till det nuvarande varvsområdet liggande areal av icke mindre än 115,500 kvadratmeter jämte Fjäderholmarna om 265,000 kvadratmeter eller sammanlagt 380,500 kvadratmeter kommit i ett läge, som giver en väsentligt starkare bärkraft åt förslaget om stationens kvarblivande i Stockholm.

Med hänsyn till planläggningen av varvsområdet i Stockholmsförslaget är givet, att man vid en ombyggnad och utvidgning av det nuvarande varvet är i viss mån bunden genom nödvändigheten att i största möjliga omfattning utnyttja å varvet redan befintliga byggnader och anordningar. Följaktligen har i detta förslag icke kunnat åt varvsanläggningen givas den systematiska enhetlighet och den noggranna

avvägning inom de för de olika varvsdepartementen avsedda områdena, som kunnat genomföras i övriga förslag, där man haft fria händer vid planläggningen. Det av kommittén uppgjorda Stockholmsförslaget är emellertid enligt min mening i stort sett ägnat att på ett nöjaktigt sätt tillgodose fordringarna på en ur teknisk och ekonomisk synpunkt rationell varvsdrift. Detta utesluter naturligen ej, att vid utarbetandet av de slutliga detaljplanerna åtskilliga jämkningar och förbättringar kunna befinnas lämpliga.

I de särskilda förslagen äro upptagna följande antal torrdocor med nedannämnda dimensioner, nämligen:

	Stockholm.	Kaknäs.	Elfvik.	Södergarn.	Torsbyfjärd.
125 × 20 × 8 meter .....	1	1	3	3	3
127 × 17,8 × 7 » .....	1	—	—	—	—
98,5 × 16,5 × 5,3 » .....	1	—	—	—	—
Summa	3	1	3	3	3

Därjämte ingår i Kaknäsalternativet en flytdocka av tillräckliga dimensioner för att kunna där intaga flottans större jagare och undervattensbåtar m. m.

Av stor vikt ur varvsteknisk synpunkt är, att erforderlig tillgång på varvet förefinnes till ordnade, med järnvägsspår försedda och i förhållande till de olika varvsavdelningarna, verkstäderna och förråden välbelägna kajer. Kajlängderna äro i de olika förslagen upptagna till

	Stockholm.	Kaknäs.	Elfvik.	Södergarn.	Torsbyfjärd.
för 8 m. vattendjup 700 m.	1,100 m.	600 m.	600 m.	1,200 m.	
» 6—7 » » 800 »	1,200 »	1,800 »	2,300 »	2,000 »	
» 3—5 » » 1,100 »	550 »	400 »	400 »	600 »	
eller sammanlagt	2,600 m.	2,850 m.	2,800 m.	3,300 m.	3,800 m.

I detta avseende äro Stockholms-, Elfviks- och Kaknäsförslagen sålunda tämligen jämnställda.

För bedrivande av arbeten å den flytande materielen erfordras även skyddade bassänger, och är härutinnan kravet väl tillgodosett i alla förslag, möjligen med undantag av Kaknäsförslaget. Stockholmsförslaget är i detta hänseende bättre utrustat än vart och ett av de övriga förslagen.

I flera av de i ärendet avgivna yttrandena hava anmärkingar riktats mot att varvsarbetarnas bostadsfråga i kommitténs Stockholmsförslag icke skulle hava blivit tillräckligt beaktad. Emellertid torde böra upp-

märksammas, att i nämnda förslag ingår iordningsställande av de nu befintliga bostadshusen å Beckholmen och i Djurgårdsstaden samt uppförande av bostadshus å Norra Djurgården, förslagsvis å Kampementsbacken, varigenom skulle beredas icke mindre än omkring 600 lägenheter för varvsarbetare. Denna fråga är emellertid av synnerligen svårlöst beskaffenhet. Det synes mig dock, att flottstationens kvarblivande i Stockholm ställer problemet såväl ur kostnads- som andra synpunkter enklare än om stationen skulle förflyttas på längre avstånd från huvudstaden. För varvsarbetenas behöriga bedrivande är av största betydelse att äga tillgång till en fast och yrkesskicklig arbetarstam; men på samma gång bör sörgjas för, att en såvitt möjligt jämn rekrytering och vidare utökning av denna arbetarstam kan i mån av verksamhetens utveckling vid varvet äga rum. Härför är emellertid en förutsättning, att bostadsförhållandena för varvsarbetarna bliva väl ordnade, och är det min avsikt att, därest det förslag, som jag här ärnar framställa, vinner Kungl. Maj:ts och riksdagens bifall, låta verkställa ytterligare utredning i denna fråga.

Kravet på direkt förbindelse mellan varvet och statens järnvägsnät måste givetvis tillmätas väsentlig vikt. Detta krav är tillgodosett i alla förslag med undantag av Stockholmsförslaget. I sistnämnda förslag ingår såsom ersättning härför vidtagande av anordningar för transport medelst färja av lastade järnvägsvagnar från Stadsgården till varvet och anordnande av spårförbindelse med stadens spårvägsnät för överförande av tyngre gods in på varvets område. Det synes mig uppenbart, att dessa åtgärder ingalunda kunna till fullo motväga olägenheten av saknaden av direkt förbindelse med statens järnvägsspår. Emellertid läser annan utväg än den av kommittén föreslagna i förevarande hänseende icke förefinnas. Till minskande av ifrågavarande olägenhet har marinförvaltningen i sitt i ärendet avgivna utlåtande föreslagit, att färjförbindelsen mellan varvet och Stadsgården måtte anordnas på sådant sätt, att järnvägsvagnarna direkt och icke, på sätt av kommittén ifrågasatts, medelst kran skulle ombordtagas på färjan.

Genomföras nu nämnda anordningar på det mest praktiska sätt, synas därmed sådana förhållanden i förevarande avseende kunna åstadkommas, att några för frågans lösning avgörande hinder icke behöva befaras uppstå för varvsdriftens behöriga gång, så mycket mindre som varvet icke är avsett för nybyggnader i större utsträckning.

En beaktansvärd omständighet ur varvsteknisk synpunkt är varvets större eller mindre närbelägenhet till huvudstaden. Denna omständighet äger betydelse såväl för leveranser av för varvsdriften behöflig materiel

som för persontrafiken till och från varvet. Vidare måste varvet för att på ett tillfyllestgörande sätt kunna fylla sin uppgift under mobilisering i viss mån utnyttja de resurser, som finnas vid närbelägna privata varv, samt anlita enskilda tillhöriga industriella anläggningar för anskaffning av materiel och utförande av arbeten. Det är tydligt, att Stockholmsförslaget i dessa avseenden äger ett avgjort företräde framför de övriga förslagen och särskilt dem, som avse stationens förflyttning till Lidingön eller Torsbyfjärd. I viss mån sammanhänger också härmed lösningen av varvets arbetarfråga. Varvets uppgift att i främsta rummet utföra erforderliga reparationer och översynsarbeten å fartygen medför, att varvet, förutom den fasta arbetarstam, som alltid bör finnas där anställd, vid olika tillfällen för längre eller kortare tid behöver taga i tjänst mera tillfälliga arbetare. Att vid ett varv, beläget på längre avstånd från huvudstaden, ordna denna fråga på ett tillfredsställande sätt möter naturligen större svårigheter än om stationen kvarbliver i Stockholm. Man får icke heller, vad den fasta arbetarstammen beträffar, förbise det av kommittén påpekade förhållandet, att en viss obenägenhet torde särskilt bland yngre arbetare råda att utflytta till ett mera avlägset beläget, huvudsakligen militärt samhälle.

Såsom sammanfattning av det resultat, som frågans granskning ur varvsteknisk synpunkt givit, kan sägas, att Stockholmsförslaget visserligen är i vissa hänseenden underlägset övriga förslag, men att det å andra sidan i det hela ur denna synpunkt erbjuder en så nöjaktig lösning av frågan, att förslagets genomförande synes mig tillrädligt.

Vid bedömandet av den föreliggande frågan ur *sjöfartsteknisk* synpunkt har flottstationskommittén till en början fäst uppmärksamheten vid den betydelse, som tillkomsten av en ny större docka kan äga för sjöfarten på Stockholm, då stadens hamn för närvarande saknar dockningsmöjligheter för större fartyg. Handelssjöfartens gagn av den nya dockan skulle enligt kommitténs mening ökas, om dockan förlades till sådan plats, att arbetena på i densamma intagna haverister underlättades för de privata verkstäderna i Stockholm. Kommittén har vidare ansett, att dockans dimensioner borde ökas utöver de tidigare föreslagna, 125×20×8 meter, till 140×24×9 meter, för att dockan skulle kunna mottaga även de största fartyg, som över huvud torde komma att besöka Stockholms hamn.

I sitt förut omförmälda utlåtande har kommerskollegium uttalat, att den nya dockans största betydelse för handelsflottans fartyg vore, att dessa kunde beredas tillfälle till vissa regelbundet återkommande

Sjöfarts-  
tekniska  
synpunkter.

dockningar för bottenskrapning och dylika mindre tidsödande arbeten. Dockan borde därför vara belägen icke alltför långt från Stockholms hamn. I fråga om dockans dimensioner hölle kollegium före, att de fördelar, som en ökning av dimensionerna till  $140 \times 24 \times 9$  meter skulle medföra för sjöfarten, icke vore av den art, att merkostnaden för denna ökning borde påläggas till handelssjöfartens gagn disponibla medel, exempelvis handels- och sjöfartsfonden.

Det synes mig givet, att ifrågakommande för flottans behov närmast avsedda docka, på sätt kommittén och kommerskollegium framhållit, kan bliva till viss nytta för handelssjöfarten. Då emellertid kommerskollegium icke anser handelssjöfartens behov motivera de större dimensionerna, torde dockans storlek böra begränsas till  $125 \times 20 \times 8$  meter. Beträffande platsen för dockans förläggning torde avståndet från Stockholm icke i något av de förslag, som avse stationens förflyttning utom staden, föranleda därtill, att mera tidsödande förflyttningar för fartygs intagande i dockan behöva ifrågakomma. Däremot lärer för Stockholms- och Kaknäsförslagen en viss fördel ligga däri, att arbetena på i dockan intagna fartyg underlättas för de i staden eller dess omedelbara närhet belägna privata verkstäderna.

Flottstationskommittén har vidare undersökt, om stationens förläggning till den ena eller andra platsen kunde vara till hinder för den framtida utvecklingen av Stockholms hamn. I detta hänseende har kommittén funnit, att hamnens utvecklingsmöjligheter icke kunna beröras av en stationsanläggning vid Elfvik, Södergarn eller Torsbyfjärd. Hamnens utsträckande över det nuvarande stationsområdet har ej heller ansetts kunna medföra någon mera tungt vägande fördel för Stockholms stad. Däremot kunde enligt kommitténs mening en stationsanläggning vid Kaknäs komma att ligga betänkligt i vägen för en utveckling av Stockholms hamn.

Kommerskollegium har i förevarande hänseende fäst huvudvikten därvid, att Kaknäsförslaget avskure varje möjlighet till den naturligaste utvidgningen av Stockholms ifrågasatta djup- och frihamn, vilken utvidgning säkerligen inom en snar framtid torde bliva nödvändig. Tillgodoseendet av detta behov måste enligt kollegii mening tillmätas den största betydelse för utvecklingen av huvudstadens handel, industri och sjöfart, och Stockholmsförslaget måste ur denna synpunkt anses vara att bestämt föredraga framför Kaknäsförslaget. Även Stockholmsförslaget medförde emellertid icke ringa olägenhet, om ock förhållandena härutinnan bleve förbättrade vid den tidpunkt, då genom Hammarbyledens öppnande väsentligt ökade kajutrymmen komme att

beredas sjöfarten på Stockholm. De övriga förslagen utövade föga inverkan på sjöfartsrörelsen i och utanför Stockholms hamn. Företrådet torde böra givas de båda Lidingöförslagen såsom liggande närmare hamnen och huvudfarleden till densamma.

Den av kommerskollegium framhållna omständigheten, att en stationsanläggning vid Kaknäs skulle lägga hinder i vägen för den lämpligaste utvidgningen av Stockholms hamn vid Värtan, innebär onekligen en icke så ringa olägenhet för staden. Denna olägenhet synes dock ej vara av den beskaffenhet, att tanken på en stationsförflyttning till Kaknäs enbart av denna grund bör uppgivas, därest flottans intresse skulle anses påfordra en dylik förflyttning.

Vad Stockholmsförslaget beträffar, skulle genom detsammans utförande vissa strandpartier, som måhända eljest skulle kunna i framtiden komma den mindre trafiken tillgodo, helt tagas i anspråk för flottstationen, men därvid är att märka, att vid en förflyttning av stationen såväl dockan å Galärvarvet som även dockorna å Beckholmen alltjämt finnas kvar samt att för dessas utnyttjande verkstäder i omedelbar närhet äro av behovet påkallade. Mot Stockholmsförslaget kan även framhållas, att dess genomförande kommer att förorsaka viss svårighet vid navigeringen i farleden mellan Skepps- och Blasieholmarna samt att farvattnet utanför stationsområdet tidtals kommer att upptagas av till ankars liggande örlogsfartyg m. m. Dessa olägenheter äro emellertid givetvis av mindre vikt vid avgörandet av den föreliggande frågan.

Övriga förslag lära i nu berört hänseende böra givas företräde framför Kaknäs- och Stockholmsförslagen.

I detta sammanhang torde ock böra uppmärksammas, att vid Stockholmsförslagets genomförande antalet inom Stockholms skärgårdsområde nu befintliga dockor icke kommer att ökas, under det att, såsom förut nämnts, enligt de övriga förslagen nya dockanläggningar skulle komma till stånd. Härtill kommer, att enligt Stockholmsförslaget båda Beckholmsdockorna skulle övergå i statens ägo. Det bör emellertid å andra sidan bemärkas, dels att vid de övriga förslagen förutsatts, att kronan skulle bibehålla sin företrädesrätt till nyssnämnda dockor, och dels att handelsjöfarten genom det preliminära avtalet med Stockholms stad av den 12 mars 1917, vilket avtal utgör förutsättning för Stockholmsförslagets realiserande, tillförsäkrats viss dispositionsrätt till dockorna. För handelsjöfarten torde ock, därest sistnämnda förslag bliver genomfört, Galärvarvsdockan liksom hittills i fall av behov komma till användning. Slutligen torde hänsyn böra tagas därtill, att staden genom förberörda avtal av den 7 april 1916 och den 12 mars 1917 kommer i besittning

av lämpligt belägen mark för ordnandet på eftersträvat sätt av stadens djuphamnsfråga.

Av vad jag sålunda anfört synes mig framgå, att stationens förläggning till Kaknäs är den med hänsyn till utvecklingen av Stockholms hamn minst fördelaktiga lösningen av stationsfrågan samt att även stationens kvarblivande i Stockholm ur sjöfartsteknisk synpunkt är förenat med vissa olägenheter. Dessa olägenheter äro emellertid enligt mitt förmenande alldeles icke av någon större betydelse vid valet av plats för flottstationen.

Ekonomiska  
synpunkter.

Jag övergår nu till ett skärskådande av de olika flottstationsförslagen ur ekonomisk synpunkt.

Av den förut lämnade redogörelsen för 1916 års flottstationskommittés betänkande framgår, att anläggningskostnaderna för fullt utförda stationer i de olika alternativen beräknats till följande belopp:

	Anläggnings- kostnad. Kr.	Kostnaden diskonterad till den 1/7 1917. Kr.
Stockholm .....	33,767,500	26,032,210
Kaknäs .....	47,208,000	34,821,290
Elfvik .....	69,004,450	50,350,635
Södergarn .....	74,034,400	51,903,606
Torsbyfjärd.....	76,532,000	53,937,806

Vid fullföljandet av den ekonomiska utredningen har kommittén sedermera kommit till följande jämförelsetal, innefattande dels nybyggnadskostnaderna, diskonterade till den 1 juli 1917 och med avdrag för halva kostnaden för bostäder, likaledes diskonterad till den 1 juli 1917, dels ett antaget nuvärde av den mark, som tages i anspråk för resp. stationsanläggningar, vare sig denna redan tillhör staten eller skall för statens räkning förvärfvas:

Stockholm .....	kronor 43,700,000
Kaknäs .....	» 47,800,000
Elfvik .....	» 44,000,000
Södergarn .....	» 45,800,000
Torsbyfjärd .....	» 47,900,000

Kommittén anmärker, att de använda beräkningsgrunderna givetvis endast kunna vara av approximativ natur, men att de likväl torde lämna en nöjaktig föreställning om de ekonomiska faktorer, som huvudsakligen inverka på jämförelsen.

I betraktande av frågans stora omfattning — fortsätter kommittén — vore skillnaden mellan de olika alternativen relativt liten, dock syntes Stockholmsförslaget vid sidan av Elfviksförslaget vara gynnsammast ställt. Därvid borde emellertid erinras därom, att stationen i Stockholm beräknats bliva fullt färdig två år tidigare än vid Elfvik (år 1929, resp. år 1931); förutsattes samma byggnadstid, ställde sig jämförelsekostnaden för Stockholmsförslaget avgjort lägst. Till förmån för Stockholmsalternativet kunde ytterligare anföras, att vissa kostnader under tiden för den nya stationens utbyggande måste nedläggas på förbättringar av det nuvarande otidsenliga varvet samt på reparationer av varvets och stationens föråldrade byggnader, varigenom statsverkets utgifter vid en förflyttning komme att ytterligare ökas. Under alla förhållanden framstode såsom ett avgörande ekonomiskt företräde för Stockholmsförslaget det väsentligt lägre kapitalutlägg, som där krävdes, uppgående till 13 å 43 miljoner kronor. Slutligen har av kommittén berörts frågan om statsverkets årliga kontanta utlägg i de olika alternativen, vilken fråga väsentligt inverkade på företagets finansiering. Dessa hade beräknats till 3,7 å 5,1 miljoner kronor under olika byggnadsskeden av Kaknäsalternativet, till 5 miljoner kronor i Lidingö- och Torsbyfjärdsalternativen samt till omkring 2,4 miljoner kronor i Stockholmsalternativet.

Då kommittén, på sätt i det föregående omförmälts, vid avgivandet av sitt förslag tillmätt den ekonomiska synpunkten den avgörande betydelsen, har jag anmodat professorn K. G. Cassel och statskommissarien P. G. Södermark att såsom sakkunniga inom departementet biträda vid granskningen av kommitténs ekonomiska utredning.

I ett till mig avgivet yttrande hava bemälda sakkunniga framhållit, att de givetvis icke kunnat ingå i en prövning av själva kostnadsberäkningarna, utan att de begränsat sin uppgift till att undersöka, vilka kostnader rätteligen borde debiteras de olika förslagen samt vilka penningbelopp dessa kostnader borde anses representera, om de hänfördes till nutiden.

Beträffande de av kommittén under olika huvudrubriker upptagna kostnaderna (jfr tablån å sid. 26 och 27) hava inga erinringar framställts i fråga om kostnader för varv och station, torpedinskjutningsstation, bränsledepå och kommunala anläggningar.

Beträffande bostadskostnaderna har av professor Cassel framhållits, att inkvarteringsbidragen för närvarande syntes vara alldeles för låga och att staten torde bliva nödsakad att höja dessa med 50 %, varför enligt hans uppfattning endast 25 % av kostnaderna för uppförandet av bostadsbyggnader borde debiteras de olika förslagen. Statskommissarien Södermark har däremot ansett, att ifrågavarande kostnader, till den del desamma ej motvägdes av de för närvarande utgående inkvarteringsbidragen, borde betraktas såsom en av flottstationens anläggning betingad merutgift. I likhet med kommittén har därför statskommissarien Södermark utgått från, att utgifterna för bostadsbyggnadernas utförande borde vid beräkningen av kostnaderna för flottstationen enligt de särskilda alternativen upptagas med 50 %.

Vidare hava de sakkunniga erinrat, att under rubriken gemensamma anläggningar Elfviks-, Södergarns- och Torsbyfjärdsförslagen av kommittén debiterats resp. 2,700,000, 2,500,000 och 3,100,000 kronor för järnvägsanläggningar. Det kunde — yttra de sakkunniga vidare — ifrågasättas, huruvida stationsanläggningarna verkligen behövde betungas med denna kostnad. Om staten begagnade sin förmånliga inlösningsrätt till den redan befintliga Lidingöjärnvägen och den beslutade bron till Lidingön, syntes det otvivelaktigt, att denna järnväg, som förde från Stockholm genom ett utvecklingskraftigt och redan nu ganska tätt befolkat förstadssamhälle fram till en stor flottstation, måste bliva ekonomiskt bärkraftig och således mycket väl kunde upptagas i statsbanenätet, utan att några kapitalkostnader därför behövde debiteras flottstationen. Av detta skäl ansåges kostnaden för järnväg bära uteslutas ur de båda Lidingöalternativen. I fråga om Torsbyfjärdsförslaget torde järnvägsfrågan måhända icke ligga fullt så gynnsamt, men härom saknades utredning. De olika förslagen borde emellertid debiteras vissa kostnadsbelopp för järnvägen, vilka uteslutande avsåge stationernas behov och därför icke kunde påföras järnvägen som affärsföretag. Dessa kostnader hade beräknats till 400,000 kronor i Elfviksförslaget samt 700,000 kronor i Södergarns- och Torsbyfjärdsförslagen.

I fråga om kostnaderna för markförvärv hade ingen erinran gjorts mot de beräknade kontanta utgifterna eller mot att Stockholmsalternativet påfördes värdet av den mark vid Kaknäs, som enligt förut omfördälda avtal med Stockholms stad av den 12 mars 1917 i detta alternativ skulle upplåtas till staden. Stockholms- och Kaknäsförslagen måste emellertid belastas även med värdet av den mark, som i övrigt toges i anspråk för desamma. Då enligt båda förslagen Fjäderholmarna vore avsedda att användas till plats för bränsledepå, borde de påföras det

uppskattade värdet av dessa holmar, eller 540,000 kronor. Stockholmsförslaget borde vidare debiteras värdet av Kampementsbacken å Norra Djurgården, som enligt kommitténs förslag avsåges att tagas i anspråk för uppförandet av arbetarbostäder, med ett belopp, som rimligen kunde beräknas till 250,000 kronor. Slutligen borde Stockholmsförslaget påföras värdet av statens andel i de nuvarande Beckholmsdockorna, beräknat till 250,000 kronor.

Den största posten, såvitt anginge marken, som funnes upptagen i Stockholmsförslaget, vore emellertid värdet av den mark, som den nuvarande flottstationen disponerade. Försäljningssumman av denna mark hade år 1910 värderats till 21,3 miljoner kronor och år 1916 till 26 miljoner kronor. Ehuru den senare siffran torde vara högt räknad, hade den tagits till utgångspunkt. Dess diskonterade värde för den 1 juli 1917 hade beräknats till 13,402,000 kronor, därest försäljningen kunde ske så, som vid förflyttning till Kaknäs vore möjligt, till 10,149,000 kronor vid flyttning till Elfvik och till 9,666,000 kronor vid flyttning till Södergarn eller Torsbyfjärd.

Kaknäsområdets nuvärde hade av kommittén beräknats till 16 miljoner kronor, men detta belopp syntes de sakkunniga orimligt högt. Den del av området, som enligt berörda avtal med Stockholms stad av den 12 mars 1917 skulle förvärfvas av staden och som vore beräknad till ett värde av 5 miljoner kronor, vore utan tvivel den per ytenhet vida värdefullare delen, och om också den övriga delen vore större, syntes hela området icke för närvarande kunna uppskattas till mera än dubbla beloppet av vad staden skulle erlägga för den ena delen. Det borde därvid ihåggkommas, att det endast på grund av särskilda omständigheter, nämligen behovet av Värtahamnens utvidgning, funnes en spekulant, som ville betala så stort belopp som 5 miljoner kronor för denna del. Skulle man för den andra delen söka en köpare, bleve det måhända svårt att för den ens få betalt så mycket som 5 miljoner kronor kontant den 1 juli 1917. Kaknäsområdet i dess helhet hade därför upptagits till ett nutidsvärde av 10 miljoner kronor. Det syntes även vara uppenbart, att Kaknäsområdet måste äga mindre värde än det område, som upptoges av den nuvarande stationen. Det senare vore så att säga utan konkurrens, medan det förra hade tämligen jämbördiga medtävlare i en mängd av Stockholms bättre belägna villastäder med färdiga och högt uppdrivna kommunikationer. Det beräknade värdet av 10 miljoner kronor ansåges så rikligt tilltaget, att det även borde täcka en skälig ersättning för de skjutbanor, som nu funnes på området.

Vid diskonteringen av de olika förslagens inkomster och utgifter hade, liksom i kommitténs beräkningar, räknats med den utbyggnadstid, som för varje särskilt förslag vore avsedd, eller 11 år för Kaknäs-förslaget, 12 år för Stockholmsförslaget, 14 år för Elfviksförslaget samt 15 år för Södergarns- och Torsbyfjärdsförslagen. Detta vore fullt naturligt och riktigt. Å andra sidan kunde det också vara av intresse att tillse, huru nutidskostnaderna gestaltade sig, om man räknade med en lika lång utbyggnadstid för samtliga förslagen, exempelvis den längsta eller 15 år, och en beräkning häröver hade även verkställts. En sammanställning av de i båda dessa alternativ enligt ovannämnda grunder beräknade kostnaderna gäve följande jämförelsetal:

	Enligt professor Cassel		Enligt statskommissarien Södermark	
	med olika byggnadstid	med 15 års byggnadstid	med olika byggnadstid	med 15 års byggnadstid
	milj. kr.	milj. kr.	milj. kr.	milj. kr.
Stockholm <sup>1)</sup> .....	43.4	39.4	44.1	40.0
Kaknäs.....	40.6	38.4	42.2	39.9
Elfvik.....	38.4	37.8	41.5	40.9
Södergarn.....	40.9	40.9	44.0	44.0
Torsbyfjärd.....	42.3	42.3	45.4	45.4

<sup>1)</sup> Det högsta beräknade nuvärdet å stationsområdet, 13,4 miljoner kronor, är här använt.

Rörande den av bemälda sakkunniga sålunda verkställda utredningen anhåller jag få göra följande erinringar.

I fråga om bostadskostnaderna anser jag mig böra biträda den av kommittén och statskommissarien Södermark uttalade uppfattningen, att hälften av dessa kostnader bör påföras de olika förslagen.

Huruvida utgifterna för järnvägsanläggningarna böra debiteras de olika förslagen eller ej, synes mig i viss mån tvivelaktigt. För kostnadernas påförande talar otvivelaktigt den omständigheten, att dessa järnvägar icke kunna antagas komma till stånd med anlåtande av statsmedel, därest icke en flottstation bleve anlagd, samt att sålunda utgifterna direkt framtvingas av flottstationens förläggande till den ena eller andra platsen. Mot kostnadernas medräknande kan anföras, att de ifrågasatta järnvägarna utan tvivel komma att lämna en god avkastning, åtminstone vid stationens förläggning till Lidingön. Härvid är dock att märka, att flottans årskostnader för de utom Stockholm liggande statio-

nera komma att ökas bland annat genom personalens tjänsteresor till och från huvudstaden. I likhet med de sakkunniga har jag emellertid i det följande räknat enbart med de reducerade järnvägskostnaderna, eller 400,000 kronor för Elfvik samt 700,000 kronor för Södergarn och Torsbyfjärd.

Jag finner vidare fullt riktigt, att värdet av Fjäderholmarna debiteras Stockholms- och Kaknäsalternativen samt att värdet av Kampementsbacken påföres Stockholmsalternativet. Däremot ställer jag mig tveksam, huruvida det kan anses berättigat att debitera Stockholmsförslaget värdet av statens andel i Beckholmsdockorna, men har jag i detta hänseende ej ansett mig böra ifrågasätta någon avvikelse från de sakkunnigas beräkning; detta värde är emellertid alltför obetydligt för att utöva någon nämnvärd inverkan vid jämförelsen mellan de olika förslagen.

Det av de sakkunniga beräknade högsta värdet å det nuvarande stationsområdet, 13,402,000 kronor, ansluter sig nära till det av kommittén upptagna, eller 14 miljoner kronor. Jag finner det emellertid riktigast, att vid en jämförelse mellan Stockholmsalternativet och övriga alternativ icke generellt räkna med det högsta beräknade nuvärdet på Stockholmsområdet, utan bör man enligt min mening i varje särskilt alternativ i stället upptaga det nuvärde å nämnda område, som motsvarar den uppskattade, i det föregående angivna försäljningssumman vid de olika förslagen.

Det av de sakkunniga beräknade nuvärdet å det för flottstationen erforderliga Kaknäsområdet, 10 miljoner kronor, finner jag vara alltför lågt. Den större delen av detta område, vilket innefattar den i Kaknäsförslaget ingående marken med undantag av den areal, som enligt berörda avtal av den 12 mars 1917 upplåtits till staden, har av de sakkunniga åsatts ett värde av endast 5 miljoner kronor. Då ifrågavarande del av området omfattar något mera än 1,200,000 kvadratmeter, är det nuvarande försäljningsvärdet sålunda upptaget till allenast omkring 4 kronor för kvadratmeter eller omkring 11 kronor för kvadratmeter vid den tid, då en försäljning lämpligast kan påbörjas. För frågans belysande torde böra framhållas, att det värde, som i avtalet den 12 mars 1917 åsatts det till upplåtande åt staden avsedda området, motsvarar ett försäljningspris av omkring 12 kronor för kvadratmeter eller omkring 32 kronor för kvadratmeter vid den tid, då staden äger att tillträda området (20 år från avtalets dag). Även om hänsyn tages därtill, att förstnämnda område ej är så väl beläget som det till staden upplåtna området, synes försäljningspriset vid en jämförelse med priset å sistnämnda område ej böra sättas under 25 kronor för kvadratmeter. Detta mot-

svaras av ett nuvärde av 8 à 10 kronor för kvadratmeter eller omkring 11 miljoner kronor för hela området, vilket nära överensstämmer med kommitténs beräkningar. På grund härav anser jag mig böra räkna med det av kommittén upptagna nuvärdet av 5 miljoner kronor för den till upplåtande åt staden avsedda delen av ifrågavarande område och 11 miljoner kronor för den återstående delen därav eller sammanlagt 16 miljoner kronor för hela området, motsvarande icke fullt 10 kronor för kvadratmeter.

En slutlig sammanställning, i vilken halva bostadskostnaderna medtagits, de olika beräknade försäljningsvärdena å det nuvarande stationsområdet tillämpats vid jämförelsen mellan Stockholmsalternativet och de övriga alternativen samt Kaknäsområdets nuvärde beräknats till 16 miljoner kronor, giver nedanstående resultat i miljoner kronor:

Stockholm.	Kaknäs.	Elfvik.	Södergarn.	Torsbyfjärd.
44,1	48,2	—	—	—
40,8	—	41,5	—	—
40,4	—	—	44,0	45,4

Härav framgår, att den ytterligare granskning ur ekonomisk synpunkt av de uppgjorda förslagen, som sålunda blivit verkställd, givit vid handen, att Stockholmsförslaget är det ur denna synpunkt mest fördelaktiga. Helt nära Stockholmsförslaget kommer emellertid Elfviksförslaget.

Vid bedömandet av de olika alternativen ur ekonomisk synpunkt bör emellertid hänsyn även tagas till statens verkliga utgifter för de särskilda alternativens finansiering såväl i fråga om de kontanta utlägg, vilka ej kunna täckas genom försäljning av det nuvarande stationsområdet, som beträffande de uppskattade värdena å den mark, som föreslagits att disponeras i samband med de olika alternativen. En sammanställning av dessa utgifter ter sig på följande sätt:

	Stockholm.	Kaknäs.	Elfvik.	Södergarn.	Torsbyfjärd.
Varv och station .....	22,895,000	35,262,000	38,827,000	46,032,000	44,802,000
Bostäder, halva kostnaden .....	1,831,000	4,248,000	8,772,000	8,772,000	8,772,000
Bränsledepå och torpedinsjutt- ningsstation .....	2,197,500	2,197,500	2,197,500	2,173,500	2,197,500
Gemensamma anläggningar med reducerad kostnad för järn- vägar .....	13,000	16,000	1,732,000	1,961,000	2,842,000
Kommunala anläggningar ... ..	—	821,000	2,004,000	1,958,500	2,596,500
Kontanta utgifter för mark- förvärf .....	5,000,000	415,000	4,400,000	2,565,000	4,150,000
Summa kontanta utgifter	<b>31,936,500</b>	<b>42,959,500</b>	<b>57,932,500</b>	<b>63,462,000</b>	<b>65,360,000</b>
Avgår det beräknade försälj- ningsvärdet å Stockholms- stationens nuvarande område	—	13,402,000	10,149,000	9,666,000	9,666,000
Återstår	<b>31,936,500</b>	<b>29,557,500</b>	<b>47,783,500</b>	<b>53,796,000</b>	<b>55,694,000</b>
Tillkommer markvärden:					
Kaknäs .....	5,000,000	16,000,000	—	—	—
Fjärderholmarna .....	540,000	540,000	—	—	—
Kampementsbacken .....	250,000	—	—	—	—
Statens andel i Beckholms- dockorna .....	250,000	—	—	—	—
Slutsumma kronor	<b>37,976,500</b>	<b>46,097,500</b>	<b>47,783,500</b>	<b>53,796,000</b>	<b>55,694,000</b>

Om endast de kontanta utgifterna tagas i betraktande, frånräknat det beräknade försäljningsvärdet å Stockholmsstationens nuvarande område, ställer sig Kaknäsförslaget vid denna jämförelse något gynnsammare än Stockholmsförslaget; enligt de övriga förslagen äro utgifterna väsentligt högre. Vid en jämförelse mellan de två förstnämnda alternativen bör emellertid beaktas, att i Kaknäsalternativet tillkomma betydande utgifter, som ej kunna på förhand beräknas. Dit höra dels flyttningskostnaderna och dels de avsevärda belopp, som under den långa utbyggnadstiden måste nedläggas på det nuvarande varvet för att sätta det samma i stånd att nödortfigt fylla dess uppgifter. Till förmån för Stockholmsalternativet tala vidare de väsentligt lägre årliga nybyggnads-kostnaderna.

Tages däremot hänsyn även till de uppskattade kostnadsbeloppen för den mark, som föreslagits att disponeras i samband med de olika alternativen, ställer sig Stockholmsalternativet avgjort fördelaktigare än samtliga övriga alternativ.

En omständighet, som i detta sammanhang även synes böra beröras, är, att driftkostnaderna vid Lidingö- och Torsbyfjärdsförslagen säkerligen bliva väsentligt högre än i Stockholms- och Kaknäsalternativen. Särskilt torde i detta hänseende de högre kostnaderna för vatten bliva av ej så ringa betydelse. Även torde kostnaderna för anlåtande av tillfälliga arbetare vid varvet bliva större, om stationen förlägges utom Stockholm.

Vid bedömandet av statsverkets större eller mindre utgifter i de särskilda alternativen bör slutligen uppmärksammas, att samtliga alternativ fordra kapitalutlägg för vissa anläggningar, som visserligen kunna anses lämna en skälig ränta, men i vilka dock kapitalet måste bindas utslutande för flottstationens behov. Sådana utlägg äro kostnaderna för uppförande av bostäder ( $\frac{1}{2}$  kostnaderna) samt återstående del av kostnaderna för järnvägsanläggningar till nedan upptagna belopp:

	Stockholm	Kaknäs	Elfvik	Södergarn	Torsbyfjärd
$\frac{1}{2}$ bostadskostnaderna .....	1,831,000	4,248,000	8,772,000	8,772,000	8,772,000
järnvägsanläggningar .....	—	—	2,300,000	1,800,000	2,400,000
Summa	1,831,000	4,248,000	11,072,000	10,572,000	11,172,000

Även dessa siffror äro gynnsammast för Stockholmsförslaget, varvid visserligen bör beaktas, att detta förslag icke upptager direkt järnvägsförbindelse med statsbanenätet.

Slutresultat av den nu verkställda granskningen är sålunda, att Stockholmsförslaget ur ekonomisk synpunkt är för statsverket förmånligare än vart och ett av de övriga förslagen.

Ytterligare  
synpunkter.

Ett skärskådande av flottstationsfrågan ur förut angivna huvudsynpunkter giver sålunda enligt min mening vid handen, att Stockholmsförslaget (jämte Kaknäsförslaget) i *militärt* hänseende bör givas ett visst, dock i allmänhet ingalunda väsentligt företräde framför övriga förslag samt att Stockholmsförslaget i *ekonomiskt* avseende ställer sig förmånligare än dessa förslag. Ur *varvsteknisk* och *sjöfartsteknisk* synpunkt är Stockholmsalternativet visserligen icke så gynnsamt som vissa andra alternativ, men underlägsenheten är, såsom jag förut haft tillfälle framhålla, ej av den vikt, att därav kan hämtas något vägande skäl mot stationens kvar-

blivande i Stockholm i enlighet med kommitténs förslag. Tvärt om är jag för min del av den uppfattningen, att Stockholmsförslaget genomförande utgör en även ur dessa synpunkter tillfredsställande lösning av frågan. För kommittén har problemet ställt sig så, att den ekonomiska synpunkten ansetts böra vara utslagsgivande. Jag anser mig, stödd på det resultat, vartill jag i det föregående kommit, härutinnan kunna intaga väsentligen samma ståndpunkt som kommittén. Jag gör detta så mycket hellre, som det synes mig uppenbart att — icke minst med hänsyn till de stora anspråk, som för närvarande måste ställas på statsbudgeten även för andra ändamål — ett nedbringande såvitt möjligt av de direkta statsutgifterna i här ifrågavarande avseende måste anses synnerligen önskvärt. Även ur flottans egen synpunkt måste ett sådant betraktelsesätt anses vara berättigat, då en begränsning av stationens nybyggnadskostnader bör medgiva, att medel i större omfattning än eljest kunna avses för materielanskaffning för flottan.

Emellertid har jag vid frågans övervägande funnit, att jämväl vissa andra än nu berörda omständigheter böra vid frågans avgörande komma i betraktande; och torde jag i det följande få i korthet beröra vad jag i sådant hänseende funnit vara av mera väsentlig betydelse.

Jag vill härvid till en början framhålla, att den utvidgade stationen kommer att, därest den bibehålles på sin nuvarande plats, på ett synnerligen naturligt sätt ansluta sig till och växa fram ur den redan befintliga. En helt ny stationsanläggning på en mer eller mindre avlägset belägen plats måste däremot, även om efter dess slutliga fullbordande fördelar kunna vinnas, under den avsevärda tid, som åtgår för utbygget, förorsaka olägenheter av olika slag. Det säger sig självt, att väsentliga svårigheter under denna tid måste vållas såväl för varvsdriftens behöriga gång som för personalens utbildning och hela stationsförvaltningens handhavande. I alla dessa hänseenden lära störningar icke behöva befaras vid stationens kvarblivande i Stockholm. Särskilt synes mig härvid böra uppmärksammas, att ordnandet av en bekväm förbindelse mellan dockan och varvet i övrigt kan enligt Stockholmsförslaget genomföras snabbare än enligt andra alternativ — en omständighet, som synes mig vara av synnerlig vikt med hänsyn till arbetena på i dockan intagna fartyg.

Såsom förut påpekats, äro för närvarande såväl byggnader som övriga anordningar å station och varv i många fall så bristfälliga, otillräckliga och otidsenliga, att det icke lärer kunna undvikas att, om beslut nu skulle fattas om stationens förflyttning, vidtaga åtskilliga ändringar och reparationer, för att stationens och varvets verksamhet

skall kunna hållas i gång under tiden för utflyttningen. De utgifter, som härav föranledas, komma givetvis icke att bli till varaktig nytta. En stor del av stationens nuvarande anläggningar och anstalter måste dessutom vid en förflyttning av stationen slopas, under det att man i Stockholmsförslaget sökt att i största möjliga omfattning bibehålla och tillgodogöra sig allt vad som kan för den utvidgade stationen utnyttjas.

För flottans krigsberedskap är manskapsrekryteringen en fråga av vital betydelse. Såsom vid olika tillfällen framhållits, kan för närvarande icke anses vara i tillräcklig mån sorjt för denna angelägenhet, och förslag till åtgärder för densammas underlättande hava av Kungl. Maj:t avgivits till innevarande års riksdag. En förflyttning av flottstationen från Stockholm skulle, såsom jämväl av chefen för marinstabens i hans i det föregående återgivna yttrande framhållits, med allt skäl kunna befaras lända till avsevärt men med hänsyn till manskapets rekrytering.

Stockholmsförslaget medför vidare den enligt mitt förmenande välgående fördelen, att ett bindande beslut om hela stationsanläggningens fullbordande nu icke behöver fattas. Härigenom bibehåller riksdagen vid Stockholmsförslagets genomförande sin handlingsfrihet i högre grad än vid bifall till något av de övriga alternativen. Stationens utbyggnad kan vid antagande av Stockholmsförslaget ske i den mån förhandenvarande förhållanden därtill föranleda och i den ordning, som framdeles må finnas lämplig. Till frågan om formen för det beslut, som nu synes mig böra fattas i flottstationsfrågan, återkommer jag i det följande.

Slutligen vill jag i detta sammanhang icke underlåta att påpeka, att ett godkännande av Stockholmsförslaget närmast skulle stå i överensstämmelse med den ståndpunkt, som riksdagen intog i flottstationsfrågan vid 1911 års riksdag, då denna fråga till följd av proposition i ämnet senast var föremål för riksdagens handläggning. Vid nämnda riksdag beviljades ett anslag av 400,000 kronor till byggnadsarbeten m. m. för flottans station i Stockholm; och ehuru riksdagen därvid icke uttryckligen uttalade sig för stationens kvarblivande, synes dock riksdagens beslut, såsom ock av den i ämnet förda diskussionen i riksdagens kamrar framgår, hava inneburit ett godtagande av den i propositionen hävdade uppfattningen, att en förflyttning av stationen icke borde äga rum. Hurusom det nu föreliggande, avsevärt utvidgade Stockholmsalternativet är ägnat att giva en väsentligt starkare bärkraft åt förslaget om stationens kvarblivande i Stockholm, har jag i det föregående framhållit.

Invändningar  
mot Stock-  
holmsförelä-  
get.

Sedan jag sålunda framlagt de skäl, som för mig varit bestämmande vid bedömandet av frågan om den lämpligaste förläggningen av Stockholms flottstation, torde jag till bemötande få upptaga de väsentligaste

av de invändningar, som riktats mot det av mig förordade Stockholmsförslaget, i den mån dessa invändningar icke blivit i den föregående framställningen föremål för behandling. Dessa invändningar röra sig huvudsakligen efter två linjer och avse att genom Stockholmsförslagets utförande skulle dels förstöras några av de förnämligaste av de naturliga skönhetsvärden, som huvudstaden för närvarande äger, och dels äventyras de kultur- och konstskatter, som äro samlade inom statens historiska museum, nationalmuseum, livrustkammaren och nordiska museet.

I förstnämnda hänseende skall jag villigt erkänna, att strävandet att i största möjliga utsträckning bevara vår huvudstads skönhetsvärden är synnerligen lofvärt. Men å andra sidan böra icke de praktiska hänsynen helt sättas tillbaka för de estetiska. Det synes mig, att en lösning av denna fråga på sådant sätt, att såväl den praktiska som den estetiska synpunkten skänkes tillbörligt beaktande, är den rätta.

Vad först Skepps- och Kastellholmarna angår, har kommittén i Stockholmsförslaget sökt tillse, att holmarnas insats i stadsbildningen icke skulle komma att ändras, och, såvitt jag kan döma, synes genomförandet av detta förslag icke vara ägnat att verka någon synnerlig rubbning i sådant hänseende. Vad i samband härmed ordats därom, att en ändring i holmarnas utseende i en framtid sannolikt skulle komma till stånd, torde jag här kunna lämna å sido, då detta antagande icke äger något stöd i det föreliggande förslaget. Däremot torde böra framhållas, att ett undanskjutande av flottstationsfrågans lösning kan komma att medföra betänkliga följder i förevarande hänseende. Varvets utvecklingsmöjligheter på Djurgårdssidan torde inom en nära framtid komma att stängas genom bebyggande av området mellan Alkärrret och Allmänna gränd. Det torde vid sådant förhållande snart nog komma att inträffa, att varvet måste utvidgas över stora delar av det nuvarande parkområdet å Skeppsholmen, varigenom denna holmes karaktär komme att för all framtid förstöras, utan att likväl någon som helst tillfredsställande lösning av stationsfrågan vunnas.

Beträffande vidare varvets kvarblivande på Södra Djurgårdens västra strand och dess utvidgning utefter denna strand måste visserligen medgivas, att härav omöjliggöres ett ordnande av stranden efter huvudsakligen estetiska krav. Men jag anhåller härvid få erinra, att detta strandområde vid Stockholmsförslagets realiserande kommer att givas ett så tilltalande utseende, som med hänsyn till områdets användande för varvsdrift är möjligt, samt att området såväl till den del, som redan nu upptages av varvsdrift, som i den mån detsamma är avsett att av kronan förvärfvas, efter förslagets genomförande kommer att te sig i ett vida mera tillfredsställande skick än för närvarande är fallet. I övrigt är

att märka att, såvitt av Djurgårdssakkunnigas utlåtande i ärendet framgår, det icke synes vara avsett att ordna den ifrågavarande stranden till promenadväg eller annat dylikt allmänt ändamål, utan skulle väl området, därest förflyttning av varvet komme att äga rum, i en framtid uppdelas i bostadskvarter. Man läser dock knappast kunna utgå från, att Galärvarvsdockan därvid kommer att igenfyllas, utan torde i allt fall denna docka med för densammas användande erforderliga verkstadsanläggningar komma att kvarbliva å platsen. Vid sådant förhållande torde invändningen mot detta områdes upplåtande till varvsdrift kunna anses hava förlorat en del av det värde, man velat tillmäta densamma.

Vidare äro tre områden å Norra Djurgården avsedda att i samband med Stockholmsförslagets utförande upplåtas åt Stockholms stad. Till ett av dessa områden — det större Lindarängsområdet — äger staden redan nu en viss rätt, ehuru denna rätt enligt ett tidigare (år 1889) upprättat kontrakt icke skulle kunna göras gällande förrän år 1929. De övriga två områdena sträcka sig onekligen över natursköna trakter av Djurgården vid Lilla Värtan fram till Stora Hundudden, vilka därigenom skulle förlora sin karaktär av fritt tillgänglig naturpark. Om det också måste anses beklagligt, att dessa områden sålunda undandragas sin nuvarande användning, bör å andra sidan få anses givet, att det måste vara allenast en tidsfråga, när denna mark, vars förvärvande av Stockholms stad utgör en naturlig betingelse för Värtahamnens fortgående utveckling, i allt fall komme att till staden för hamnens behov upplåtas.

Det synes mig härav framgå, att ett otillbörligt åsidosättande av de estetiska intressena icke kan genom flottstationens kvarblivande i Stockholm anses komma att äga rum.

Beträffande invändningen därom, att de kultur- och konstskatter, som äro samlade i förutnämnda museer, skulle löpa fara att gå förlorade till följd av flottstationens närhet, anser jag denna invändning till väsentlig del sakna berättigande. Denna fara skulle bestå däri, att museerna komme att utsättas för beskjutning i samband med ett eventuellt fientligt bombardemang av flottstationen från luften eller marken. Till en början vill jag i detta hänseende framhålla, att samma fara föreligger redan nu och att stationens utvidgning på sin nuvarande plats givetvis icke kan utöva någon inverkan härutinnan. Även om flottstationen skulle förflyttas till annan plats, läser på grund av de många särskilt för flyganfall lämpade mål, som huvudstaden innesluter, risken för beskjutning av museerna knappast i någon avsevärd mån kunna därigenom bliva förminskad. Det synes mig sålunda icke vara genom förflyttning av flottstationen, som faran för förstöring av ifrågavarande sam-

lingar bör avlägsnas, utan genom vidtagande av erforderliga åtgärder för sanlingarnas skyddande vid krigsutbrott.

Vad museicheferna anfört därom, att det skulle vara meningslöst att fortsätta de arbeten för utvidgning av nationalmuseum på dess nuvarande plats, vartill riksdagen nyligen anvisat medel, på den grund att riksdagens beslut härutinnan komme att motverkas genom Stockholmsförslagets utförande, synes vara beroende på missuppfattning, då ju vid tiden för riksdagens nämnda beslut någon framställning om stationens förflyttning icke ens förelåg till riksdagens prövning.

Från arméns myndigheter har invändning riktats mot avträdande till staden av förut omförmälda tre områden å Norra Djurgården ur den synpunkten, att det till Stockholmsgarnisonens trupper upplåtna övningsfältet härigenom skulle inskränkas samt att därstädes anlagda två skjutbanor, kruthus, kapplöpningsbana och kallbadhus för nämnda garnisonstrupper m. fl. anläggningar skulle slopas. I sådant avseende tillåter jag mig erinra, hurusom av propositionen till 1905 års riksdag angående nytt övningsfält — Järvafältet — för arméns i Stockholm eller dess närhet förlagda trupper m. m. framgår, bland annat, att samtliga myndigheter, som yttrat sig i den uti propositionen omhandlade frågan, varit ense därom, att Ladugårdsgärdet dåmera vore otillräckligt såsom övningsfält för de i Stockholm förlagda trupperna och fördenskill borde utbytas mot ett större, samt att frågan om ett nytt övningsfält krävde en omedelbar lösning, vare sig kasernetablissemanten skulle flyttas eller, åtminstone tills vidare, bibehållas å sina platser. I anledning härav har också Järvafältet numera för betydande kostnader ordnats till övningsfält, och torde största delen av de nu i Stockholm förlagda trupperna komma att dit förflyttas. Vidare är att märka, att det största av de här ifrågavarande områdena — Kaknäsområdet — icke får av staden disponeras förrän efter 20 år. De två förutnämnda skjutbanorna och kruthuset beröras endast av upplåtelsen av sistnämnda område, under det vissa smärre anläggningar, såsom förenämnda kallbadhus m. m., måste slopas vid upplåtandet av de båda Lindarängsområdena.

Det synes mig givet att, i den mån armén genom ifrågavarande markupplåtelse går i mistning av för trupputbildningen erforderligt markutrymme, som nu för ändamålet disponeras och icke kan på annat sätt ersättas, eller av för arméns behov utförda anläggningar, gottgörelse bör beredas armén i den ordning, som vid en närmare prövning av frågan kan finnas lämplig. Till sättet för beredande av medel till sådan ersättning återkommer jag i det följande.

Vad särskilt beträffar den förut omförmälda kapplöpningsbanan, vilken till huvudsaklig del är belägen inom det större Lindarängsom-

rådet samt nu användes av de beridna truppförbanden, äges denna av Stockholms kapplöpningssällskap, vilket, på sätt förut nämnts, gjort framställning om ersättning för sina å banan nedlagda kostnader med ett belopp av 100,000 kronor. Jämväl denna ersättningsfråga kommer jag att i det följande beröra.

I samtliga de av flottstationskommittén uppgjorda förslagen till stationens förläggning ingår även anordnande av bränsledepå och torpedinskjutningsstation. Jag anhåller nu att i korthet få yttra mig i dessa frågor.

Bränsledepå.

Behovet av en anläggning i Stockholms skärgård av en depå för kol och oljor har, såsom även av kommittén framhållits, sedan länge gjort sig gällande och blivit alltmera kännbart genom krigsmaterielens utökning och oljeeldnings införande i allt större omfattning. Erfarenheterna från den år 1914 anbefallda mobiliseringen och de svårigheter, som det pågående kriget försakat med hänsyn till införseln av dessa förbrukningsartiklar, göra det i hög grad angeläget att ej längre undanskjuta denna viktiga fråga.

De obetydliga områden, som å Galärvarvet och Kastellholmen kunnat avses för upplag av kol, hava varit alldeles otillräckliga. På grund härav har flottan varit hänvisad att, merendels för dryga kostnader, förhyra upplagsplatser för förvaring av sitt kolförråd. Sålunda hava för flottans räkning under senare år förhyrts kolgårdar vid Värtahamnen. Då emellertid det utrymme därstädes, som av flottan förut disponerats för ifrågavarande ändamål, den 1 oktober 1916 måst till hälften utrymmas, har såsom ersättning för det utrymda området förhyrts en upplagsplats vid Gustafshög (mitt emot Stora Sjötullen) genom kontrakt, gällande under 3 år från nyssnämnda dag, med rätt för kronan att förlänga kontraktet under ytterligare 2 år. För förvaring av brännolja finnas för närvarande inga tillräckliga anordningar vare sig å eller i närheten av Stockholms station.

I likhet med kommittén anser jag lämpligt, att frågan om anordnande av en bränsledepå upptages till behandling i samband med spörsmålet om utvidgning av Stockholms station.

Kommittén har föreslagit, att bränsledepån tills vidare måtte anordnas för 60,000 ton kol, med utvecklingsmöjlighet upp till 100,000 ton, samt för 12,000 ton brännolja, förvarad i minst 8 särskilda cisterner. I enlighet härmed har det sammanlagda erforderliga utrymmet beräknats till omkring 60,000 kvadratmeter och kajutrymmet till 400 meter. Enligt kommitténs mening bör i Stockholmsförslaget depån förläggas till Fjäderholmarna, som erbjuda lämplig plats härför och varifrån avståndet till stationsområdet bliver skäligen obetydligt. Kostnaderna för bränsledepåns

anordnande hava av kommittén approximativt beräknats till 2 miljoner kronor.

Mot kommitténs förslag i förevarande hänseende har jag icke något att erinra, liksom jag icke heller har någon anmärkning att framställa mot den för ändamålet beräknade kostnadssumman.

Frågan om anordnandet av en ny torpedinskjutningsstation för flottans station i Stockholm har under ett flertal år stått på dagordningen, och behovet av en sådan har blivit alltmera trängande.

Torpedin-  
skjutnings-  
station.

Flottstationskommittén har i detta hänseende framhållit, att för inskjutning av torpeder, tillhörande Stockholms station, tidigare använts en inskjutningsstation vid Brandalsund, där banornas längd dock icke uppginge till mera än 1,500 meter. Sedan de moderna torpedernas skjutvidd ökats till 4,000 à 6,000 meter och därutöver, hade inskjutningsstationen vid Brandalsund icke längre kunnat användas, varför inskjutningsbron vid densamma under senaste tiden icke underhållits. På grund härav hade Stockholms stations torpeder måst sändas till Karlskrona för att inskjutas vid den därstädes befintliga inskjutningsstationen. Att detta förfaringssätt varit tidsödande och medfört särskilda kostnader, syntes ligga i öppen dag. Därtill komme, att vid transport å järnväg av inskjutna torpeder fara uppstode, att torpederna bleve utsatta för stötar, varigenom deras träffsäkerhet riskerades, samt att inskjutningsbanan i Karlskrona genom den ökade torpedtillverkningen vid därvarande torpedverkstad blivit så hårt anlitad, att svårigheter ansetts möta att vid nämnda bana medhinna inskjutningen av Stockholms station tillhörande torpeder. Olämpligheten ur mobiliseringssynpunkt att i närheten av Stockholms station sakna tillgång till en torpedinskjutningsstation torde även lätt inses.

Kommittén har nu föreslagit, att en ny torpedinskjutningsstation måtte iordningställas vid Bosön å Lidingön, varifrån en bana om 6,500 meters längd kan anordnas. Torpedinskjutningsstationen har beräknats betinga en kostnad av 173,500 kronor, förutom utgifterna för markförvärv, vilka upptagits till 24,000 kronor. Sammanlagda kostnaderna hava alltså beräknats till 197,500 kronor.<sup>a)</sup>

Frågan om torpedinskjutningsstationens anordnande står icke i något direkt samband med flottstationen i övrigt. Med hänsyn till vikten därav att denna fråga snarast möjligt vinner sin lösning, anser jag emellertid,

<sup>a)</sup> I Södergarnsalternativet ingår den för inskjutningsstationen avsedda marken i det område, som föreslås att förvärfvas för flottstationens räkning, varför någon kostnad för markförvärv här icke beräknats.

i likhet med kommittén, att frågan i detta sammanhang bör företagas till prövning. Då någon bättre lämpad plats för inskjutningsstationen än den av kommittén föreslagna icke torde stå att finna i Stockholms skärgård, biträder jag kommitténs förslag i avseende å platsen för inskjutningsstationen. Kommitténs kostnadsberäkningar för stationens anordnande och den mark, som därför behöver tagas i anspråk, hava icke givit anledning till erinran från min sida.

Preliminära  
avtal av den  
7 april 1916  
och den 12  
mars 1917.

I det föregående hava berörts tvenne preliminära avtal om markförvärf, vilkas godkännande utgör förutsättning för flottstationsfrågans lösning enligt Stockholmsförslaget. Av dessa avtal har det ena uppgjorts den 7 april 1916 mellan delegerade, som enligt nådigt bemyndigande utsetts av chefen för sjöförsvarsdepartementet, och representanter för Stockholms stad, samt det andra avslutats den 12 mars 1917 mellan flottstationskommittén och representanter för staden. Dessa avtal stå i det förhållande till varandra, att för giltigheten av sistnämnda avtal förutsättes, att förstnämnda avtal varder å ömse sidor godkänt. Jag anhåller nu att få redogöra för huvudgrunderna av dessa avtal.

Enligt avtalet av den 7 april 1916 skall Stockholms stad äga att den 1 juli 1917 tillträda Lindarängsområdet (bil. 6) med därtill gränsande vatten, vilket område staden jämlikt stadgande i ett mellan kammarkollegium, å statens vägnar, och staden den 5 november 1889 upprättat bytesavtal icke skulle få tillträda förrän fyrtio år efter avtalets träffande (år 1929). Såsom ersättningssumma för det tidigare tillträdet av nämnda område betalar staden en summa av 600,000 kronor, att erläggas i poster av 60,000 kronor årligen under tio år med första betalning den 1 juli 1919. Vidare försäljer Kungl. Maj:t och kronan till staden med tillträde den 1 juli 1919 ett invid Lindarängsområdet beläget område om 77,000 kvadratmeter (bil. 6) för en summa av 1 miljon kronor, att betalas i poster av 100,000 kronor på enahanda tider som nyssnämnda belopp av 600,000 kronor. Till Kungl. Maj:t och kronan överlåter staden med äganderätt, att tillträdas den 1 januari 1917, frälselägenheten Fjäderholmarna i Lidingö socken med staden tillhöriga, därstädes befintliga byggnader ävensom strand- och vattenrätt, att användas för hamn jämte upplags- och byggnadsplatser m. m. i sammanhang med förflyttning av flottans station i Stockholm; och skall Kungl. Maj:t och kronan inom det område i land och vatten, som angives å bil. 6, utan något som helst hinder från stadens sida äga förfoganderätt över de anläggningar därinom, som Kungl. Maj:t och kronan kan finna för gott att utföra. Äganderätten till Fjäderholmarna överlåtes först sedan Kungl. Maj:t och riksdagen

fattat beslut om dessa holmars användning för nyss angivna ändamål. Avtalet äger giltighet endast under förutsättning att Kungl. Maj:t och riksdagen, å ena, samt Stockholms stadsfullmäktige genom beslut, som vinner laga kraft, å andra sidan, godkänna detsamma inom den 1 juli 1916.

Då någon proposition i flottstationsfrågan av förut angiven anledning icke blev avlåten till 1916 års riksdag, uppdrogs genom nådigt brev den 9 maj samma år åt överståthållarämbetet att från stadsfullmäktige infordra yttrande, huruvida stadsfullmäktige vore villiga att för sin del till den 1 juli 1917 utsträcka den tid, inom vilken nyssnämnda avtal för att äga giltighet skulle från fullmäktiges sida vara godkänt.

I anledning härav överlämnade överståthållarämbetet med skrivelse den 11 juli 1916 ett av stadsfullmäktige den 19 juni samma år avgivet yttrande i ärendet, däri stadsfullmäktige förklarade, att de vore villiga att för sin del utsträcka ifrågavarande tid till den 1 juli 1917.

Avtalet av den 12 mars 1917 innehåller följande huvudpunkter. Staden försäljer till kronan för en köpeskilling av 7 miljoner kronor dels ett område i den s. k. Djurgårdsstaden och dels hela Beckholmen (bil. 12), vilka båda områden tillhoppa utgöra omkring 100,758 kvadratmeter. I försäljningen ingå å de försålda områdena befintliga, staden eller Grosshandels societeten tillhöriga byggnader ävensom Grosshandels societetens andel i Beckholmsdockorna. Omförmälda områden få av kronan genast tillträdas. Kronan försäljer till staden för en köpeskilling av 5 miljoner kronor ett område vid Kaknäs (bil. 13), vilket område emellertid får av kronan disponeras under 20 år från avtalets dag. Köpeskillingslikviden sker på sådant sätt, att kronan vid tillträdet betalar skillnaden mellan de båda köpeskillingarna, eller 2 miljoner kronor. Staden medger vidare, att den nu befintliga allmänna farleden mellan Skeppsholmen och Galärvarvet får av kronan avstängas. Därest dylik avstängning sker, är kronan skyldig dels att samtidigt borttaga Skeppsholmsbron, dels ock att såsom ersättning för den genom farledens avstängning vållade försämring av hamnförhållanden till staden utgiva 1 miljon kronor, vilket belopp erlägges i poster om 100,000 kronor årligen den 1 juli med första betalning den 1 juli året efter det avstängningen skett. Kronan medger, att dockorna å Beckholmen fortfarande få, i den mån de ej äro upptagna av kronans fartyg, användas för besiktning och reparation av fartyg, som ej tillhöra marinen.

Under förutsättning, att Stockholmsförslaget kommer till utförande, torde uppmärksamhet böra ägnas åt de ersättningsfrågor, som upplåtelsen av förut omförmälda markområden å Norra Djurgården kan föranleda.

Vad då först de båda Lindarängsområdena beträffar, synes i samband med dessa områdens upplåtande till Stockholms stad ersättning kunna ifrågakomma till Stockholms kapplöpningssällskap till följd av slopandet av den sällskapet tillhöriga, därstädes anlagda kapplöpningsbanan. Såsom förut nämnts, har sällskapet i sådant hänseende begärt en gottgörelse av 100,000 kronor.

I fråga om Kaknäsområdet har av Djurgårdsintendenten för djurgårdskassans räkning gjorts framställning om ett ersättningsbelopp av 275,000 kronor jämte lösen för ståndskog. Till huvudsaklig del utgöres nämnda belopp av kapitalvärdet av de nu till sagda kassa ingående avgifterna för lägenheter m. m.

Därjämte kan viss ersättning till armén bliva erforderlig på grund av inskränkning av övningsfält och mistning av armén tillhöriga, förut omförmälda anläggningar å ifrågavarande områden.

Slutligen har Stockholms ångslupsaktiebolag förbehållit sig rätt att framställa de skadeståndsanspråk, vartill bolaget till följd av olägenheter genom flottstationens framdragande till Beckholmsundet kan anse sig befogat.

För beredande av medel till gäldande av dessa och eventuellt andra i samband med ifrågavarande markupplåtelse uppkommande ersättningsanspråk, i den mån de efter vederbörlig prövning befinnas berättigade, torde lämpligen böra bildas en fond, vilken under benämning Stockholms stations byggnadsfond lärer böra förvaltas av marinförvaltningen. Från fonden böra därjämte bestridas de utgifter, som komma att förorsakas av kronans omedelbara övertagande av nyttjanderätten till de båda Beckholmsdockorna, vare sig nyttjanderättens övergång å kronan sker genom frivillig överenskommelse eller expropriation. Dessa dockor äro, såsom förut nämnts, för närvarande uthyrda till Bergsunds mekaniska verkstads aktiebolag genom kontrakt, gällande till och med år 1930.

Till ifrågavarande fond bör ingå det belopp av 1,600,000 kronor, som Stockholms stad enligt avtalet den 7 april 1916 har att i poster av 160,000 kronor årligen under tio år erlægga dels för det tidigare tillträdet till det större Lindarängsområdet och dels för förvärvandet av det mindre området å Lindarängen. Vidare böra bland fondens inkomster upptagas inflytande hyresmedel och övriga inkomster från det av kronan inköpta området i Djurgårdsstaden ävensom å Beckholmen och Fjäderholmarna, efter avdrag av erforderliga underhållskostnader. I den mån fondens inkomster icke behöva tagas i anspråk till gäldande av förut nämnda ersättningar och utgifter, synes den, efter riksdagens hörande, böra komma till användning för byggnads- eller andra dylika ändamål i samband med flottstationens utvidgning.

Vid granskning av de preliminära avtal av den 7 april 1916 och den 12 mars 1917, som utgöra förutsättningen för Stockholmsförslagets genomförande och för vilkas innehåll jag i det föregående redogjort, har jag icke funnit anledning till erinran, utan synas dessa avtal vara av beskaffenhet att böra vinna Kungl. Maj:ts och riksdagens godkännande.

Departements-  
chefens hem-  
ställan.

I samband med avlåtande till riksdagen av framställning om godkännande av berörda båda avtal läser riksdagens medgivande böra inhämtas därtill, att för flottstationen må tagas i anspråk mark å Södra Djurgården och Fjäderholmarna till den omfattning, som finnes angiven i Stockholmsförslaget.

Vidare synes mig frågan om bildandet av den fond under benämning Stockholms stations byggnadsfond, varom jag i det föregående yttrat mig, i detta sammanhang böra underställas Kungl. Maj:ts och riksdagens prövning.

I fråga om de anslagsmedel, som nu böra av riksdagen äskas för flottstationens utförande enligt Stockholmsförslaget, anhåller jag till en början få erinra, att kronan har att vid tillträdet till den mark å Södra Djurgården, som staden överlåter åt kronan, erlægga ett belopp av 2 miljoner kronor. Återstående delen av det område å Södra Djurgården, som ingår i Stockholmsförslaget, befinner sig i enskild ägo och bör, på sätt kommittén föreslagit, i brist av godvillig överenskommelse expropriationsvis förvärfvas. Kostnaden för förvärvandet av denna del av ifrågavarande område har av kommittén beräknats till omkring 2 miljoner kronor. De sammanlagda utgifterna för markförvärv enligt Stockholmsförslaget, tillhoppa 4 miljoner kronor, lära böra av riksdagen äskas såsom förslagsanslag, högst, å extra stat för år 1918. Då markförvärvets ordnande utgör förutsättning för utvidgningsarbetenas påbörjande, synes i samband därmed bemyndigande böra begäras för Kungl. Maj:t att av sistnämnda belopp låta utanordna erforderlig del redan under innevarande år.

Såsom förut nämnts, har 1914 års senare riksdag uttalat, att riksdagen förutsatte att i sinom tid få tillfälle att träffa avgörande i fråga om platsen för den nya dockan. Omförmälda docka är enligt kommitténs Stockholmsförslag avsedd att anordnas genom utvidgning till förut föreslagna dimensioner av den å Beckholmen nu befintliga västra dockan.

Av kommittén har förutsatts, att det belopp av 1,400,000 kronor, som av 1914, 1915 och 1916 års riksdagar avsatts för nyss omförmälda docka, skulle få användas jämväl till påbörjande under åren 1917 och 1918 av utvidgningsarbeten för stationen. Härtill vill jag så mycket hellre ansluta mig, som, på sätt även kommittén tänkt sig, vid bifall

härtill ytterligare medel för utvidgningsarbetena å stationen under åren 1917 och 1918 icke skulle erfordras.

I båda nu angivna hänseenden lärer riksdagens medgivande böra inhämtas.

I anslutning härtill anser jag mig böra erinra, att Stockholmsförslaget enligt flottstationskommitténs betänkande endast är att anse såsom en allmän plan för stationens utbyggnad och naturligen icke avser att i detalj fastställa utvidgningsarbetenas fortgång. Jag har ock i det föregående framhållit såsom en väsentlig fördel beträffande Stockholmsförslaget, att ett bindande beslut om hela stationsanläggningens fullbordande nu icke behöver fattas, utan att stationens utbyggande kan äga rum, i den mån förhandenvarande förhållanden därtill föranleda och i den ordning, som framdeles må finnas lämplig.

Av kommittén har uppgjorts en schematisk arbetsplan och kostnadsfördelning för Stockholmsförslaget för olika år. För åren 1917 och 1918 omfattar denna plan — under förutsättning att under nämnda båda år för arbetena får disponeras det för den nya dockan avsatta beloppet av 1,400,000 kronor — förutom påbörjande av docka och verkstad, inom varvet terrasserings- och kajarbeten omkring dockan och verkstaden, varvsområdets inhägnande samt påbörjande av byggnad för torpedförråd med pumpstation ävensom av verkstad, hangarer och slipar för flygmaterielen samt inom stationen påbörjande av ny kasernbyggnad och förändringar i befintliga boställen. Färdigställandet av samtliga dessa arbeten beräknas betinga en sammanlagd kostnad av omkring 5,400,000 kronor eller, efter avdrag av redan avsatta 1,400,000 kronor, omkring 4,000,000 kronor.

Kommittén har i sin förenämnda arbetsplan förutsatt, att arbetena med den föreslagna bränsledepån och torpedinskjutningsstationen skulle påbörjas först år 1919 samt avslutas, bränsledepån år 1921 och torpedinskjutningsstationen år 1920. Med hänsyn därtill att dessa anstalter äro av trängande behov påkallade, anser jag emellertid synnerligen önskvärt, att arbetena därå igångsättas snarast möjligt; och finner jag mig följaktligen böra föreslå, att erforderliga anslag för berörda båda ändamål redan nu äskas av riksdagen. Kostnaderna för bränsledepån, tillhoppa 2 miljoner kronor, böra enligt min mening fördelas på åren 1918, 1919 och 1920 med 500,000 kronor på det förstnämnda året och 750,000 kronor på vart och ett av de två följande åren, med rätt för Kungl. Maj:t att av det å 1918 års stat uppförda beloppet låta utanordna erforderlig del redan under innevarande år. Vad torpedinskjutningsstatio-

nen beträffar, hava kostnaderna för densamma jämte erforderligt markförvärv enligt Stockholmsförslaget beräknats till 197,500 kronor. Av detta belopp lärer 97,500 kronor böra äskas på 1918 års stat och återstoden, 100,000 kronor, för år 1919. Bemyndigande lärer böra begäras för Kungl. Maj:t att av det anslag, som upptages å 1918 års stat, redan under innevarande år disponera erforderlig del.

Det beslut, som riksdagen kommer att fatta i flottstationsfrågan, utövar i viss mån inverkan på vissa av riksdagen ännu icke prövade anslagskrav för anläggningar vid Stockholms station, som framlagts i statsverkspropositionen till innevarande års riksdag under femte huvudtiteln. Dessa anslagskrav avse dels tillbyggnad av de nuvarande plåtslagarverkstäderna m. m. och dels uppförande av en torpedförrådsbyggnad.

Till förstnämnda ändamål har äskats ett anslag på extra stat för år 1918 av 110,800 kronor. Detta belopp är fördelat på följande sätt å särskilda arbeten:

tillbyggnad av plåtslagarverkstäderna .....	kronor	80,000: —
uppförande av nytt kanonskjul för artilleridepartementet .....	»	11,000: —
inredning av artilleridepartementets nuvarande kanonskjul till järnförråd för ingenjördepartementet .....	»	6,000: —
anordnande och inredning av ny lokal för förrådet av gjutmodeller .....	»	13,800: —
	<u>Summa kronor</u>	<u>110,800: —</u>

Därest beslut skulle fattas om påbörjande under innevarande år av bland annat plåtslagarverkstaden å Beckholmen, bör den föreslagna tillbyggnaden av de nuvarande plåtslagarverkstäderna ej komma till utförande. Vad däremot övriga ovan uppräknade arbeten beträffar, ingår det nya kanonskjulet bland de byggnader, som enligt kommitténs förslag böra uppföras, ehuru några kostnader därför icke äro upptagna på grund därav, att medel för ändamålet redan äskats av årets riksdag. Likaledes bör inredning av artilleridepartementets nuvarande kanonskjul till järnförråd ävensom anordnande och inredning av ny lokal för gjutmodellförrådet komma till utförande, enär det galärskjul, i vilket dessa båda förråd för närvarande äro inrymda, jämlikt den av kommittén uppgjorda arbetsplanen beräknas skola rivas redan år 1921 samt de byggnader, i vilka de enligt nämnda plan i sinom tid skola inrymmas, beräknas bliva färdiga först omkring år 1926. I

överensstämmelse härmed skulle således här ifrågavarande anslag vid bifall till framställningen om Stockholmsförslagets genomförande reduceras från 110,800 kronor till 30,800 kronor.

För uppförande av en torpedförrådsbyggnad har vid årets riksdag under femte huvudtiteln begärts ett extra anslag för år 1918 av 81,900 kronor. Anslaget är avsett till uppförande å Skeppsholmen, i anslutning till den nuvarande torpedförrådsbyggnaden, av en tillbyggnad av sten, beräknad att rymma omkring 200 moderna torpeder (de äldre torpederna skulle fortfarande förvaras i den nuvarande förrådsbyggnaden) samt till förbättrade anordningar för torpedernas transport mellan förrådet och kajen.

Under förutsättning av bifall till Stockholmsförslaget bliver ifrågavarande anslag i allt fall erforderligt. Ifrågavarande förrådsbyggnad bör emellertid icke förläggas enligt den ursprungliga planen, utan i stället på den plats å Galärvarvet i närheten av övriga byggnader för torpeddepartementets behov, som föreslagits av kommittén, varjämte erforderliga anordningar för torpedernas transport mellan förrådet och kajen böra på denna plats vidtagas. Någon ändring av det för ändamålet beräknade kostnadsbeloppet torde härav icke komma att förorsakas. Till undvikande av splittring av torpedförråden å dels Skeppsholmen och dels Galärvarvet bör för förvaring av de äldre torpederna å sistnämnda plats uppföras ännu en förrådsbyggnad. För denna byggnad hava erforderliga medel inberäknats i kommitténs sammanställning av kostnaderna för de arbeten, som äro avsedda att påbörjas under åren 1917 och 1918.

Om beredande av särskilda medel för täckande av ovan omförmälda, till upptagande i 1918 års stat föreslagna kostnader, tillhoppa 4,597,500 kronor, har chefen för finansdepartementet för avsikt att inom den närmaste tiden framställa förslag.

Beträffande frågan om upplåtandet av de områden vid Lindarängen och Kaknäs, som omförmälas i förberörda avtal den 7 april 1916 och den 12 mars 1917, har Eders Kungl. Maj:t behagat meddela mig, att hinder från Eders Kungl. Maj:ts sida icke möter häremot.

På grund av vad i detta ärende sålunda anförts hemställer jag, att Eders Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen att

*dels* — under förutsättning att Stockholms stadsfullmäktige genom beslut, som vinna laga kraft, före den 1 juli 1917 godkänna ej mindre ett av utsedda delegerade för staten och Stockholms stad den 7 april 1916 uppgjort avtal än även ett av 1916 års flottstationskommitté och

delegerade för staden den 12 mars 1917 avslutat avtal — för sin del gilla berörda båda avtal;

*dels* till fullgörande av berörda avtal av den 12 mars 1917 samt till förvärfvande av den enskilda personer tillhöriga mark å Södra Djurgården, som ingår i ett av 1916 års flottstationskommitté avgivet förslag, benämnt Stockholmsförslaget, å extra stat för år 1918 bevilja ett förslagsanslag, högst, å 4,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att av nämnda belopp låta utanordna erforderlig del redan under innevarande år;

*dels* medgiva, att för flottans station i Stockholm må tagas i anspråk mark å Södra Djurgården och Fjäderholmarna till den omfattning, som finnes angiven i det av 1916 års flottstationskommitté avgivna Stockholmsförslaget;

*dels* föreskriva, att på det sätt och för det ändamål, som i det föregående angivits, skall bildas en fond, benämnd Stockholms stations byggnadsfond;

*dels* medgiva, att av de utav 1914, 1915 och 1916 års riksdagar till ny docka avsatta medel, 1,400,000 kronor, må användas erforderliga belopp ej mindre för utvidgning till föreslagna dimensioner av den å Beckholmen nu befintliga västra dockan än även till påbörjande under åren 1917 och 1918 av utvidgningsarbeten för flottans station i Stockholm i huvudsaklig överensstämmelse med 1916 års flottstationskommittés Stockholmsförslag;

*dels* till anordnande av en bränsledepå å Fjäderholmarna bevilja ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor och därav på extra stat för år 1918 anvisa ett belopp av 500,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att av sistnämnda belopp låta utanordna erforderlig del redan under innevarande år;

*dels ock* till anordnande av en torpedinsjutningsstation vid Bosön jämte erforderligt markförvärfv därstädes bevilja ett reservationsanslag av 197,500 kronor och därav på extra stat för år 1918 anvisa ett belopp av 97,500 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att av sistnämnda belopp låta utanordna erforderlig del redan under innevarande år.

Vad departementschefen sålunda hemställt, däruti statsrådets övriga ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen bifalla; och skulle proposition till riksdagen avlåtas av den lydelse, en vid detta protokoll fogad bilaga utvisar.

Ur protokollet:

*Gustaf Norblad.*

***Bilaga 1.*****Förslag till avtal mellan kronan och Stockholms stad.****a) 1916 års förslag till överenskommelse.**

Sedan Stockholms stad genom ett emellan kungl. järnvägsstyrelsen enligt nådigt brev den 31 maj 1878, å ena, samt stadens drätselnämnd, å stadens vägnar, å andra sidan, den 9 juli 1879 upprättat kontrakt, för hamn eller för upplags- och byggnadsplatser utan ersättning till statsverket erhållit upplåtelse å vissa i kontraktet med däri åberopade kartor närmare bestämda områden att av staden tillträdas i den mån staden funnes vara därav i behov samt uti ett sedermera enligt nådigt brev den 18 oktober 1889 emellan kungl. kammarkollegium och staden den 5 november samma år upprättat bytesavtal stadgats, att den del av nämnda områden, som å en av stadsingenjörskontoret den 18 mars 1889 verkställd kopia av en av samma kontor den 8 februari 1884 uppgjord karta betecknats med III 2), icke i något fall finge av staden tillträdas förrän fyrtio år efter sistnämnda avtals träffande, så är med ändring av detta stadgande härmed överenskommet, att staden skall äga att på villkor, varom nedan vidare förmäles, redan den 1 juli 1917 tillträda här ifrågavarande med III 2) å omnämnda kartkopia betecknade område i befintligt skick med därtill gränsande vatten.

Vidare överlåter och försäljer Kungl. Maj:t och kronan till Stockholms stad med full äganderätt och med tillträde den 1 juli 1919 ett invid förenämnda mark beläget, å här bifogade karta, Bil. A., utmärkt område om cirka 77,000 kvadratmeter, jämväl på villkor, varom här nedan förmäles.

Såsom ersättnings- och köpesumma dels för det tidigare tillträdet av det med III 2) betecknade område, dels för det till staden försälda området enligt bifogade karta betalar staden en kontant summa av 1,600,000 kronor, därav 600,000 kronor beräknas utgöra ersättning för det tidigare tillträdet av området III 2) och återstoden, 1,000,000 kronor, utgör köpesumma för sistberörda mark om cirka 77,000 kvadratmeter, att erläggas i poster av 160,000 kronor årligen den 1 juli med första betalning den 1 juli 1919 och därefter samma dag år efter annat under tio år.

Därjämte överlåter staden till Kungl. Maj:t och kronan med full äganderätt, att tillträdas den 1 januari 1917, under nedannämnda förutsättning frälselägenheten Fjäderholmarne i Lidingö socken, Danderyds skeppslag, i befintligt skick och med strand- och vattenrätt, att användas för hamn jämte upplags- och byggnadsplatser m. m. i sammanhang med förflyttning av flottans station i Stockholm, ägande Kungl. Maj:t och kronan inom det område i land och vatten, som angives å bifogade karta, Bil. B, med latituds- och longitudsbestämmelser, utan något som helst hinder från stadens sida förfoganderätt för de anläggningar därinom, som Kungl. Maj:t och kronan kan finna för gott att utföra.

Så snart stadsfullmäktige fattat beslut, som vinner laga kraft, därom, att det med III 2) betecknade område skall användas till hamn jämte upplags- och byggnadsplatser, berättigas staden erhålla full äganderätt såväl till detta område, som hela det område i övrigt, som, jämlikt förut anmärkta kontrakt av den 9 juli 1879, för samma ändamål upplåtits till staden och som staden redan tillträtt, och förpliktar sig alltså Kungl. Maj:t och kronan att, så snart ovannämnda förutsättning föreligger, utfärda så beskaffad handling, varigenom äganderätten överlåtes till staden, så att staden å hela området må kunna erhålla lagfart. Likaså skall äganderätten till Fjäderholmarne å Kungl. Maj:t och kronan överlåtas först sedan Kungl. Maj:t och riksdagen fattat beslut om dessa holmars användning för sitt ovan angivna ändamål.

Då det här ovan omförmälda område om 77,000 kvadratmeter icke kan till sina gränser för närvarande noggrannt bestämmas, emedan begränsningen är avhängig av de anordningar statens järnvägar i kommunikationshänseende kommer att träffa, äger staden framdeles erhålla gränsreglering så beskaffad, att statens järnvägars och stadens intressen behörigen tillgodoses, varvid staden medgives att få det köpta området minskat eller ökat med högst tio procent av nu beräknade arealen, 77,000 kvadratmeter. I följd härav skall jämväl jämkning av köpeskillingen äga rum på sådant sätt, att staden, om minskning av arealen sker, får köpesumman minskad med 20 kronor per kvadratmeter, varmed sammanlagda arealen efter gränsregleringen kommer att understiga den ovan angivna, varemot, om arealen kommer att utökas, motsvarande ökning i köpesumman erlägges till Kungl. Maj:t och kronan. Reglering av den exakta köpesumman sker i sammanhang med tillträdet och så, att minskning eller ökning fördelas proportionellt på här ovan bestämda förfallotider.

Kungl. Maj:t skall, i den mån Kungl. Maj:t och kronan för blivande flottstationsanläggning vid Kaknäs därav blir i behov, äga att, där sådant lämpligen kan ske, utan hinder från stadens sida få över till

staden överlättna området framdragna de ledningar för vatten, gas och elektricitet, som kunna ifrågakomma. Därest onligt överenskommelse med statens järnvägar det skulle befinnas lämpligt, att järnvägsförbindelse framdrages till blivande flottstation över någon del av det till staden överlättna området, skall staden medgiva, att erforderliga spår-anordningar må utan särskild ersättning till staden framföras över området, dock må trafiken därå icke ordnas så, att den verkar störande å hamnrörelsen.

Samtliga staden tillhöriga, å Fjäderholmarne befintliga byggnader medfölja överlåtelsen till Kungl. Maj:t och kronan utan ersättning, varjämte all stadens rätt på grund av ingångna arrendeavtal och dylikt överlåtes på Kungl. Maj:t och kronan, med skyldighet för denna att iakttaga i arrendeavtalen stadgade, staden åliggande förpliktelser.

I fråga om avkastningen från vad som genom detta avtal överlåtit, likasom i fråga om därå vilande skatter och onera, skall gälla att densamma tillfaller resp. gäldas av staden eller Kungl. Maj:t och kronan, såvitt belöper på tid efter tillträdet.

Om Kungl. Maj:t och kronan det påfordrar, åligger det staden att uppsäga arrendeavtal, som avse område å Fjäderholmarne före tillträdesdagen.

Utfyllning eller tippning må icke efter denna dag äga rum vid Fjäderholmarne, utan efter överenskommelse med varvschefen vid Stockholms station.

De Kungl. Maj:t och kronan tillhöriga, å det med III 2) här ovan betecknade området befintliga kruthus skall Kungl. Maj:t och kronan äga rätt att låta kvarstå, även efter stadens tillträde till området och intill den 1 juli 1923, varefter de skola av Kungl. Maj:t och kronan bortföras. Kungl. Maj:t och kronan avstår däremot från anspråk på ersättning för samma kruthus eller att staden skall bekosta deras förflyttning.

All lagfartskostnad i anledning av överlåtelsen av äganderätt enligt förestående avtal skall bekostas av den, som bekommit äganderätten, och skall vad som överlåtes lämnas fritt från inteckningar.

Detta avtal äger giltighet endast under förutsättning, att Kungl. Maj:t och riksdagen, å ena, samt Stockholms stadsfullmäktige genom beslut, som vinner laga kraft, å andra sidan, godkänna detsamma inom den 1 juli 1916.

Stockholm den 7 april 1916.

*Gustaf Dyrssen.*

*Erik Martin.*

*Otto M. Höglund.*

*Herm. Larum.*

## b) 1917 års förslag till överenskommelse.\*)

Mellan undertecknade kommitterade för utredning av frågan om flottstation i Stockholms skärgård, å Kungl. Maj:ts och Kronans vägnar, å ena, samt undertecknade Herman Lamm och Oskar Wallenberg, å Stockholms stads vägnar, å andra sidan, är denna dag följande överenskommelse träffad.

1:o) Stockholms stad överlåter och försäljer till Kronan *dels* ett område i den s. k. Djurgårdsstaden, innefattande tomter, gatumark och utfyllningar i Saltsjön, *dels* hela Beckholmen, vilka båda områden tillhoppa utgöra cirka 100,758 kv. meter och äro å bifogade karta med beskrivning, Bil. A, betecknade med röd färg. Innefattande det försålda området i Djurgårdsstaden, förutom gatumark och utfyllningar, en del av tomten n:o 1 och hela tomten n:o 3 i kvarteret Masten, en del av tomten n:o 1 och hela tomten n:o 2 i kvarteret Trädgården, tomten n:o 1 i kvarteret Trehörningen och n:o 7 i kvarteret Bergsklippan, tomterna n:ris 1, 3, 4, 7, 8 och 12 i kvarteret Kyrkogården och tomterna n:ris 2, 3 och 4 i kvarteret Bergsklippan. I försäljningen ingår *dels* de å försålda områdena befintliga byggnader, som tillhöra Stockholms stad eller Grosshandelssocieteten, ävensom den sistnämndas andel i dockorna, *dels* all stadens rätt till strand, vatten och grund såväl utanför ifrågasvarande områden som utanför tomten n:o 1 i Bergsklippan.

Tillika överlåter staden till Kronan den staden tillkommande förköpsrätt till de Amiralitetskrigsmanskassan förut tillhöriga tomter i Djurgårdsstaden, som ligga innanför den å kartan markerade gränslinjen, betecknad med A. B. C. D. E. F. G. H. I. K. ävensom till de Stockholms ångslupsaktiebolag tillhöriga tomterna inom kvarteret Grönland n:ris 1 och 2 samt kvarteret Halsen n:ris 5 och 6.

2:o) Köpeskillingen för de under punkt 1:o) angivna områden med därå befintliga staden och Grosshandelssocieteten tillhöriga byggnader samt den övriga egendom, som i köpet ingår, utgör sju millioner (7,000,000) kronor.

3:o) Kronan överlåter och försäljer till Stockholms stad ett markområde vid Kaknäs, utmärkt på bifogade karta, Bil. B, jämte rätt till grund och vatten i Saltsjön utanför områdets strand, allt för en köpeskillning av fem millioner (5,000,000) kronor.

\*) De här nedan åberopade Bil. A och B äro såsom Bil. 12 och 13 fogade vid detta protokoll.

4:o) Den mark staden överlåter åt Kronan må av Kronan genast lagfaras och tillträdas. Och övertager Kronan stadens och Grosshandels-societetens rättigheter och förpliktelser gent emot hyresgäster och upplåtelseinnehavare enligt bifogad P. M., Bil. C.

5:o) Staden förbehåller sig rätt att få på egen bekostnad borttaga byggnader av estetiskt eller kulturhistoriskt intresse å det av staden till Kronan avträdde området mot skyldighet att utgiva ersättning efter nuvarande brandförsäkringsvärdet. Dock skall framställning härom göras inom ett år efter det detta avtal blivit definitivt fastställt.

6:o) Den i Djurgårdsstaden befintliga brandstationen får av staden kostnadsfritt disponeras under en tid av intill fem år från denna dag, dock med skyldighet för staden att själv bekosta byggnadens underhåll.

7:o) Staden medgiver för sin del, att nu befintliga allmänna farled mellan Skeppsholmen och Galärvarvet får av Kronan avstängas. Därest dylik avstängning sker, är Kronan skyldig *dels* att samtidigt borttaga Skeppsholmsbron, *dels* ock att såsom ersättning för den genom farledens avstängning vållade försämring av hamnförhållanden, till staden utgiva en million (1,000,000) kronor, som erlägges i poster av etthundratusen (100,000) kronor årligen den 1 juli med första betalning den 1 juli året efter det avstängningen skett och därefter samma dag år efter annat under tio år.

8:o) Kronan medgiver, att dockorna å Beckholmen fortfarande få, i den mån de ej äro upptagna av Kronans fartyg, användas för besiktning och reparation av fartyg, ej tillhörande marinen, efter av Kungl. Maj:t fastställd taxa.

9:o) Den av Kronan till staden försålda marken får av staden genast lagfaras, men får av Kronan disponeras under 20 år från denna dag, dock utan rätt för Kronan att å området avverka skog annat än för rensning. De å området nu befintliga Kronan tillhöriga byggnader, som finnas kvarstående vid tiden för upphörandet av Kronans dispositionsrätt till området, lösas av staden med belopp, som i brist på åsämjande bestämmes av tre skiljemän, av vilka vardera kontrahenten utser en, och de sålunda utsedda den tredje. Vid bestämmandet av ersättningsbeloppet må hänsyn icke tagas till reparationer, som härefter verkställas å byggnaderna, så vida de ej kunna anses nödvändiga för byggnadernas underhåll.

10:o) Därest Kronan framdeles vill avhända sig mark, som gränsar intill det enligt punkt 3:o) härovan till staden försålda markområde vid Kaknäs, skall staden äga företrädesrätt att förvärva sådant område till samma pris, som av annan spekulant bjudes.

11:o) För giltigheten av detta avtal förutsättes, att den villkorliga överenskommelse, som den 7 april 1916 ingåtts mellan herrar Gustaf Dyrssen och Erik Martin, å Kronans vägnar, å ena, samt herrar Otto M. Höglund och Herman Lamm, å stadens vägnar, å andra sidan, angående *dels* rätt för staden till tidigare tillträde av det av Kronan till staden genom kontrakt den 9 juli 1879 avträdde område vid Lindarängen, ävensom rätt för staden till lagfart å upplåtna områden, *dels* försäljning från Kronan till staden av ett invid förenämnda mark beläget område om cirka 77,000 kvadratmeter, *dels* ock överlåtelse från staden till Kronan av fräselägenheten Fjäderholmarne, varder å ömse sidor godkänt.

12:o) Köpeskillingslikviden sker sålunda:

Från köpeskillingen för de av staden till Kronan försålda områden med därå befintliga staden och Grosshandels societeten tillhöriga byggnader sju millioner (7,000,000) kronor avgår köpeskillingen för det av Kronan till staden försålda området vid Kaknäs fem millioner (5,000,000) kronor. Skillnaden två millioner (2,000,000) kronor betalas av Kronan vid tillträdet.

13:o) All lagfartskostnad i anledning av överlåtelsen av äganderätten enligt detta avtal skall bekostas av den, som bekommit äganderätten, och skall vad som överlåtes lämnas fritt från penninginteckningar.

14:o) Detta avtal äger giltighet allenast under förutsättning, att Kungl. Maj:t och Riksdagen, å ena, samt Stockholms stadsfullmäktige genom beslut, som vinner laga kraft, å andra sidan, godkänna detsamma före den 1 juli 1917.

Stockholm den 12 mars 1917.

*Ludvig Sidner.*

*Herm. Lamm. O. Wallenberg.*

*Ivar Falkman.*

*Olof Gyldeén.*

*S. H. Kvarnzélius.*

*Sven Lübeck.*

*Värner Rydeén.*

---

**Bilaga 2.****Flottstationskommitténs beskrivningar över Stockholms-,  
Kaknäs- och Elfviksförslagen.****Stockholmsförslaget.**

Det för nuvarande stationsanläggning i Stockholm på Skepps- och Kastellholmarna samt Galärvarvet disponerade området omfattar, efter frändragande av flottans kyrkogård, som är 7,800 kvm.,

inom varvet:

å Skeppsholmen .....	omkr.	60,000	kvm.	
» Galärvarvet .....	»	<u>105,000</u>	»	165,000 kvm.

inom stationen:

å Skeppsholmen .....	omkr.	165,000	kvm.	
» Kastellholmen .....	»	<u>30,000</u>	»	<u>195,000</u> kvm.

eller sammanlagt omkring 360,000 kvm.

Vid tidigare uppgjorda stationsförslag hava de för varv och station erforderliga utrymmena beräknats till

enligt 1900 och 1902 års *Kaknäs*förslag:

varv .....	omkr.	550,000	kvm.	
station .....	»	<u>1,400,000</u>	»	
summa omkr. 1,950,000 kvm.				

enligt 1907 års *Elfviks*förslag:

varv .....	omkr.	563,000	kvm.	
station .....	»	<u>1,753,000</u>	»	
summa omkr. 2,316,000 kvm.				

enligt 1907 års försvarskommittés *Lindarängen—Kaknäs*förslag:

varv .....	omkr.	862,000	kvm.	
station .....	»	<u>793,000</u>	»	
summa omkr. 1,655,000 kvm.				

samt enligt 1907 års försvarskommittés *Torsbyfjärdsförslag*:

varv.....	omkr.	700,000	kvm.
station .....	»	2,240,000	»
summa omkr.		2,940,000	kvm.

Vid bibehållande av flottstationen å nuvarande plats kunna visserligen behoven av utrymmen för själva *stationen* med hänsyn till dess belägenhet i huvudstaden betydligt reduceras, varjämte ävenledes behovet av kajutrymmen inom varvet minskats, sedan numera ett större antal fartyg under längre tid av året icke äro förlagda till varvet utan på expedition. Däremot erfordras för *varvet*, även vid kvarblivande å nuvarande plats, områden som i huvudsak motsvara de i övriga förslag beräknade, vilka, sedan det avsevärt utrymme fordrande flygvapnet under senaste år tillkommit, icke synas vara för stort tilltagna.

Vid utarbetandet av planerna för stationens kvarblivande i Stockholm har i första hand undersökts, i vad mån det med proposition nr 123 till 1911 års riksdag framlagda preliminära förslaget till stationens ombyggnad inom nuvarande område fortfarande kunde anses tillfredsställande. Därvid visade det sig, att detta endast skulle kunna utföras i samband med en fullständig utfyllning av de båda vikarna mellan Skepps- och Kastellholmarna jämte bortsprängning och planering av bergshöjden å Kastellholmen, varjämte de olägenheter icke syntes kunna undgås, som framhållits av marinförvaltningen och inspektören av flottans övningar till sjöss i deras skrivelse den 12 augusti 1915. Särskilt har det syntts kommittén orimligt att för ombyggnad av varvet och utvidgning av dess verksamhet nedlägga de approximativt beräknade kostnaderna av över 20,000,000 kronor enligt nu gällande priser, utan att vara förvissad om att de nya anläggningarna skulle kunna med fördel tillgodogöras under en avsevärd tidrymd, samt utan att möjlighet för anläggningarnas utvidgning, om så skulle visa sig erforderligt, verkligen funnes.

Ett flertal förslag hava därefter uppgjorts med å Djurgårdssidan vidgade områden, vilka dock samtliga haft att framvisa den olägenheten, att den nya, stora dockan måste förläggas intill den nuvarande vid det för indockning av större och mera djupgående fartyg synnerligen olämpliga och trånga farvattnet mellan Skeppsholmen och Galärvarvet.

Sistnämnda olägenheter skulle däremot kunna undvikas genom dockans förläggande till Beckholmen, där en av de båda med statsbidrag anlagda dockorna kan utvidgas till erforderliga dimensioner för betydligt lägre kostnad än som skulle behövas för byggande av en helt ny docka,

och där möjlighet således förefinnes att oaktat senaste årens höga prisstegringar kunna erhålla en för flottans behov fullgod docka för samma kostnad, som beräknades år 1913. Genom förvärvandet av Beckholmen tillföres flottans varv ytterligare en mindre docka och en för fartygsbyggnad synnerligen lämplig terräng, och kommittén har därför funnit sig böra för Stockholmsalternativet föreslå att nuvarande område utvidgas å Djurgårdssidan, söder om Galärvarvet, dels med den strandremsa som begränsas av Falkenbergsgatan, Långa gatan, Breda gatan och Östra Vattugränd, dels med Beckholmen, såsom närmare framgår av bil. 10. Dessutom har det synts kommittén önskvärt, att några mindre utfyllningar för erhållande av tillfredsställande kajer göras å Skepps- och Kastellholmarna.

Det för varv och station avsedda området skulle då bliva:

för varvet:

å Skeppsholmen.....	omkr.	60,000	kvm.	
» Galärvarvet .....	»	105,000	»	
» Djurgården .....	»	60,500	»	
» Beckholmen .....	»	55,000	»	280,500 kvm.

för stationen:

å Skeppsholmen.....	omkr.	170,000	kvm.	
» Kastellholmen .....	»	32,500	»	202,500 kvm.

eller sammanlagt omkring 483,000 kvm.

Å det sålunda utvidgade området, där varvsarealen visserligen icke uppgår till den för nyanläggningar nu beräknade, men i stället med lätthet kan helt planeras, så att varje kvadratmeter kan utnyttjas, anser kommittén det vara möjligt att på ett fullt tillfredsställande sätt planlägga flottans varv till den omfattning, som närmare angivits å sid. 68 i kommitténs betänkande, varjämte ävenledes möjlighet förefinnes att utvidga anläggningarna.

Varvets ombyggnad har planlagts med hänsyn dels till den nya dockans förläggning till Beckholmen samt det därav motiverade önskemålet, att den egentliga varvsverksamhetens (ingenjördepartementets) större verkstäder sammanföras till Beckholmen och närmast liggande delar av Djurgården, dels till önskvärdheten av att byggnaderna för flyg vapnet uppföras å den öppna planen vid nuvarande Galärvarvets södra gräns, där en del hangarer och provisorisk flygverkstad redan anordnats, samt att till denna plats även förläggas övriga byggnader för torpeddepartementet, varunder flyg vapnet för närvarande sorterar, dels slutligen att

för respektive varvsavdelningars eventuella utvidgning något utrymme skulle reserveras i närheten av de olika varvsdepartementens byggnader.

Än vidare har eftersträfvats att söka reducera de olägenheter, som av skilda myndigheter ur varvsteknisk synpunkt framhållits emot flottstationens bibehållande å nuvarande plats. De viktigaste av dessa hava, förutom det otillfredsställande utrymmet och saknaden av lämplig plats för den nya dockan inom nuvarande varvsgränser, varit:

varvets sönderdelning i två genom ett starkt trafikerat farvatten åtskilda områden,  
saknaden av förbindelse med järnvägsnätet,  
saknaden av utrymme för utförande av fartygsbyggnader, samt  
bristen å lämpliga arbetarebostäder i varvets närhet.

Av dessa olägenheter har den förstnämnda framstått såsom den svåraste, dels på grund av därav föranledda ökade kostnader för transporter av materiel mellan de båda områdena, dels på grund av den ökade svårigheten att med önskvärd säkerhet kunna verkställa de riskabla sliptagningarna av tyngre och längre båtar å torpedbåtsslipen, sedan skärgårds-  
trafiken genom varvsområdet numera väsentligt ökats samtidigt med att farvattnets bredd mellan varvstängslan minskats till följd av de inom desamma förlagda fartygens större längd, dels även på grund av obehaget för nämnda trafik att, då större fartygsförflyttningar mellan varvsområdena företagas, under längre tider bliva helt avstängd, vilket icke kan undvikas, särskilt vid hårdare nordlig eller sydlig vind. För att undgå denna olägenhet föreslås att förbinda de åtskilda varvsdelarna med en fast utfyllning och bro mellan Galärvarvets och Skeppsholmens nordligaste stränder, samt att borttaga nuvarande Skeppsholmsbron och öppna ny farled till Nybroviken genom sundet mellan Skepps- och Blasieholmarna. Den nya bron mellan Galärvarvet och Skeppsholmen skulle utföras för vanlig gatutrafik enligt Stockholmsförhållanden, d. v. s. 500 kg/m<sup>2</sup> kör- och gångbana, 23 tons ångvält samt tvenne rader av varandra mötande 10 tons lastautomobiler och till sådan bredd, att å densamma skulle kunna framföras trafiken såväl mellan varvsområdena som till stationsområdet å Skeppsholmen. Den nuvarande Skeppsholmsbron, som är byggd för rörlig belastning av högst 4 ton, motsvarar redan för närvarande icke varvets och stationens å Skeppsholmen anspråk på tillräckligt stark landförbindelse samt kan ej ytterligare förstärkas annat än efter fullständig ombyggnad av såväl landfästen och bropelare som spann. Genom den här föreslagna åtgärden undvikas en annars snart behövlig ombyggnad av den gamla bron, och samtidigt vinnes den fördelen, att delar av denna efter förstärkning och ombygg-

nad kunna användas till anordnande av erforderlig förbindelse mellan Djurgården och Beckholmen, vars kostnad härigenom endast skulle uppgå till något mera än tredjedelen av kostnaden för en ny bro (130,000 kr. i stället för 340,000 kr.). Även häruti synes sålunda ligga ett skäl för att den föreslagna förbindelsen mellan de båda varvsområdena kommer till stånd. Inom kommittén har också från sakkunnigt håll kraftigt framhållits, att en av de viktigaste förutsättningarna för att på ett tillfredsställande sätt kunna lösa flottstationsfrågan genom varvets bibehållande å nuvarande plats är, att fast förbindelse ordnas mellan varvets åtskilda områden, samt att den mellan desamma framgående farleden avstänges och framföres genom annan led.

Vad åter övriga olägenheter beträffar föreslås dessa att undanröjas på sätt närmare framgår av nedanstående plan för ombyggnad och utvidgning av varv och station.

De nyanläggningar samt till- eller ombyggnader, som kunna anses vara för närvarande mest behöfliga, därest varv och station skola bibehållas å nuvarande plats med tillägg av föreslagen utvidgning, äro:

å *varvets område*:

anläggande av docka för mottagande av pansarbåtar av Sverige-typen jämte uppförande av mindre verkstadsanläggning, vartill av riksdagen avsatts ett belopp av 1,400,000 kr.,

anordnande av kajer, pir och lyftkran om 100 ton för förtöjning m. m. vid arbeten å pansarbåtar av Sverige-typen,

fortsättande av påbörjat uppförande av verkstad samt hangarer för flygvapnet,

uppförande av torpedförråd av sten,

anordnande av fast förbindelse mellan de båda delarna av varvet, Skeppsholmsvarvet och Galärvarvet,

utvidgning och ombyggnad av material- och inventarieförrådets byggnader,

utvidgning av varvschefens kansli och expeditiionslokaler,

utvidgning och ombyggnad av varvsdepartementens verkstäder och övriga byggnader,

anordnande av upphalningsslip för större torpedbåtar m. m.,

vidtagande av anordningar för transport av lastade järnvägsvagnar från statens järnvägsspår till varvet och anordnande av spårförbindelse med stadens spårvägsnät, och

förbättring av äldre och anläggning av nya kajer;

*å stationens område:*

uppförande av underbefälsskola och marketenteri, vartill 1911 års riksdag beviljat ett anslag av sammanlagt 172,000 kr.,  
 uppförande av ny kasärn för omkring 800 man,  
 ombyggnad av nuvarande kasärner,  
 ombyggnad av kasärn I för inrymmande av lokaler för stationsmyndigheternas expeditioner,  
 utvidgning av lokalerna för stationens förråd och verkstäder,  
 ombyggnad och modernisering av boställshusen,  
 utvidgning av tvätt- och badanstalten,  
 anordnande av förtöjningsplatser för till stationen förlagd rekrytavelning samt torpedbåts-, undervattensbåts- och minberedskaper,  
 uppförande av exercishus och marketenteri samt anordnande av förråds- och verkstadsbyggnader för beredskaperna,  
 förbättrande av förbindelsen mellan Skepps- och Kastellholmarna, och beredande av tillfällig plats för nu åskilda platser på station och varv förvarade föremål tillhörande de sjökrigshistoriska samlingarna; samt  
*utanför varvets och stationens områden:*  
 iordningsställande av bostadshusen å Beckholmen och i Djurgårdstaden till boställen för varvpersonal, och  
 uppförande av boställshus för varvpersonal å Norra Djurgården, förslagsvis på backslutningen mot Värtans järnvägsstation av Campementsbacken, norr om Ladugårdsgärdet.

Enligt denna plan, vars detaljer komma att närmare motiveras och behandlas i den fullständiga redogörelse, som senare kommer att överlämnas, skulle flottans varv och station efter verkställd ombyggnad och utvidgning vara anordnad jämlikt bifogade karta, bil. 10. För att möjliggöra ett säkrare bedömande av förslaget ur sådana synpunkter, som med hänsyn till flottstationens läge inom huvudstadens hamnområde givetvis måste göra sig gällande, har en gipsmodell av hela anläggningen i skala 1:1000 blivit utförd, och äro trenne fotografier av denna bifogade betänkandet.

Såsom framgår av bil. 10 föreslås det utökade varvsområdet att användas på så sätt, att den nya stora dockan och plåtslagareverkstaden förläggas till Beckholmen, där även lämplig plats avsetts för en eller flera nybyggnadsbäddar. Å Beckholmen bibehållas därjämte dels den östra torrdockan i befintligt skick, sedan dess pumpkanaler förenats med den nya dockans kraftigare pumpmaskineri, dels de förrådsskjul, som ej ligga i vägen för den nya dockans anläggning, dels även nuvarande boställshus.

För mottagande av transportfärjan för lastade järnvägsvagnar anordnas färjläge i Beckholmsundet jämte spåranslutningar. Mellan Beckholmen och Djurgårdsstaden drages en bro, vartill två spann från nuvarande Skeppsholmsbron användas, förstärkta för 10 tons rörlig belastning. Brons östra gångbana avskiljes från varvet och avses för allmän trafik från Djurgårdsstaden till det omkring boställshusen å Beckholmen avstängda området.

I viken mellan Beckholmen och Djurgårdsstaden anordnas genom en från sistnämnda plats i sydlig riktning utgående pir en bassäng för större fartygs förläggning vid reparations- eller underhållsarbeten. Å kajen längs Djurgårdsstaden uppställas utanför där förlagda större verkstäder en lyftkran med 100 tons lyftförmåga. Det tillkomna området å Djurgården användes i övrigt för sammanförande av ingenjördepartementets kontor, maskin-, elektriska-, kopparslagare-, snickare- och målareverkstäder, gjuteri, smedja, galvaniseringsverk jämte erforderliga förråd och central för elektricitet och värme. Bostadshusen i den i östra delen av det nya området liggande s. k. kåkstaden bibehållas tillsvidare och användas efter verkställd renovering till boställen för varvspersonal. Vid en senare eventuell utökning av nybyggnadsverksamheten å Beckholmen finnes här plats reserverad för pannplåtslagareverkstad. Ingången till denna del av varvsområdet blir genom Allmänna gränd, och anordnas här förbindelse med spårvägsnätet för underlättande av leveranser av tyngre gods genom användande av planerad varutransport å spårvägslinjerna. Norr om ingenjördepartementets byggnader finnes ett område av omkring 10,000 kvm. reserverat för departementets eller flygvapnets senare behov av ytterligare utrymme.

Å nuvarande övningsområde för rekrytavdelningarna samt å platsen för södra galärskjulet, där flygvapnet redan erhållit en del byggnader och utrymmen, föreslås torpeddepartementet förlagt jämte reparationsverkstäder för torpeder och flygbåtar med motorer samt torpedförråd och hangarer. Kajen runt Alkärrret ordnas för ett vattendjup av 3—6 m. för förläggning av torpedfartyg. Slipar anordnas för upptagning av flygbåtar. Mellan verkstäderna och Galärvarvsdockan finnes ett område av omkring 4,000 kvm. reserverat för departementets senare behov av ytterligare utrymme.

Artilleridepartementet bibehålles å nuvarande plats, men erhåller erforderlig utvidgning inom verkstäder, kanonskjul och inventariemare.

Den plats norr om Galärvarvsdockan, som nu upptages av ingenjördepartementets järnverkstäder, avses, sedan nya sådana uppförts å det

nya området, för trä- och båtbyggnadsverksamhet, medan å dessa verkstäders nuvarande plats och i omedelbar anslutning till torpedbåtsslipen föreslås anläggande av en slip för upptagning av större torpedbåtar, jagare m. m. Öster om den nya slipen uppföras hus för upphalningsspelen, vari även inrymmas verkstäder för lättare plåtslageriarbeten, reparationer av motorer m. m. Å Galärvarvets nordligaste del föreslås båt- och virkesskjulen utökade med ett skjul för vartdera ändamålet.

På Skeppsholmssidan bibehålles mindepartementet inom nuvarande byggnader samt erhåller för den utvidgade verksamheten även de nu av torpeddepartementet disponerade lokalerna. Genom nedschaktning av mellan verkstadsbyggnaderna och det s. k. tyghuset liggande bergshöjd kan erforderligt ytterligare utrymme beredas.

För inventarieförrådet föreslås uppförande av 6 inventarienkammare av sten å platsen för nuvarande s. k. stora slupsskjulet, vilken gamla, synnerligen eldfarliga byggnad icke kan anses erbjuda de allt dyrbarare fartygsinventarierna tillfredsställande och säkert skydd. Utanför inventarienkamrarna utbygges å befintlig uppgrundning en pir för förläggning av fartyg, då inventarier skola ombordtagas eller ilandflyttas.

För materialförrådets ökade behov av utrymme avses båda de s. k. fundamentsbyggnaderna, intill vilka mindre cisterner för tyngre brännolja och smörjoljor uppställas.

För ekipagedepartementet uppföres söder om uppfartsvägen från färjläget till kanslibyggnaden en byggnad av samma utseende som fundamentsbyggnaderna, i vilken även inrymmas det till mindepartementsbyggnaden f. n. förlagda sjöinstrumentförrådet jämte förvaringsrum för sjökort och specialer.

Varvschefens kansli och kontorslokaler utvidgas för beredande av plats för det planerade varvskontoret med stationsmyndigheternas expeditionlokaler, sedan dessa överflyttats till f. d. kanonierkasärnen (kasärn I).

Stationsbyggnaderna och boställshusen å Skeppsholmen bibehållas, med undantag av nyssnämnda omflyttning av stationsmyndigheternas expeditionlokaler, i huvudsak för samma ändamål som för närvarande, men underkastas genomgripande reparationer och moderniseringar, sedan de under den långa tid stationsfrågan väntat på sin lösning icke påkostats mera än det mest nödvändiga underhåll.

Nya byggnader uppföras för underbefälsskola och manskapsmarkenteneri, vartill 1911 års riksdag enligt vad tidigare omnämnts beviljat medel, men vilka byggnader av nyssnämnt skäl ännu icke byggts.

Ny kasärn för 800 man jämte kokinrättning och matsalar samt expeditionlokaler för kårchef, beväringbefälhavare, kompanichefer, kasärn-

befälhavare m. m., uppföres å den plats i stationsbefälhavarens och varvschefens trädgårdar, som för sådant ändamål avsågs i den för 1911 års riksdag framlagda planen. Kajen syd om sjökrigsskolan påbättras och vattnet utanför upprensas till 4 å 5 m. djup, så att plats här kan beredas för förläggning av en del av stationens flytande beredskaper. För samma ändamål utbyggas ost om den s. k. östra brobänken två pirar, varjämte utrymme för beredskapernas förråd och en mindre verkstad ordnas i närheten av förläggningsplatserna.

I den mån stationens behov av lokaler för förråd och verkstäder så fordra, fortsättes den började påbyggnaden av »tyghuset» med ytterligare en våning, varjämte ingångarna till förrådsbyggnaden anordnas direkt från stationens områden. För stationens för närvarande inom varvet förlagda förråd och verkstäder beredes likaledes plats i »tyghuset».

Å Kastellholmen, vars förbindelse med Skeppsholmen utvidgas och förstärkes, utfylles södra kajen och utbygges för 7 m. vattendjup för beredande av förtöjningsplats för till stationen förlagda pansarbåtar. Vid kajen uppföres å platsen för det numera nedlagda värdshuset »Blås ut» en exercis- och skolbyggnad samt marketenteri för beredskaperna, varjämte det fallfärdiga kolskjulet ombygges och avses för ett kolförråd om 2,000 ton, motsvarande stationens ungefärliga vinterbehov.

För de å skilda ställen å varvet inom byggnader, som äro avsedda att rivras, förvarade sjökrigshistoriska samlingarna uppföres vid nuvarande K. S. S. S:s paviljong en provisorisk byggnad, där dessa samlingar kunna sammanföras och förvaras, till dess frågan om uppförande av ett museum för desamma funnit sin lösning.

Vid planens utarbetande har, såsom framgår av modellen och de uppgjorda detaljritningarna, största möjliga hänsyn tagits till att söka dels bibehålla Skepps- och Kastellholmarnas nuvarande karaktär med deras kraftigt kuperade terräng och omfattande planteringar, dels giva de nya byggnaderna ett värdigt och med nuvarande byggnadsstil väl harmonierande yttre.

#### **Kaknäsförslaget.**

Kaknäsförslaget, jämför bil. 11, har utarbetats med ledning av de av 1900 års flottstationskommitté och 1902 års stationssakkunniga utarbetade förslagen till ny flottstation vid Kaknäs med iakttagande av i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande den 30 juli 1904 gjorda erinringar, samt ansluter sig med några smärre undantag till det av 1916 års sakkunniga uppgjorda 1916 års Kaknäsförslag, alt. B.

Det för varv och station avsedda området, vars läge framgår av bil. 6, är:

för varvet .....	532,000 kvm.
» stationen.....	1,115,000 »
	<hr/>
	eller sammanlagt 1,647,000 kvm.

Vid jämförelse med den enligt 1900 och 1902 års förslag beräknade arealen, resp. 550,000 kvm. och 1,400,000 kvm., eller sammanlagt 1,950,000 kvm. är att märka, dels att 88,000 kvm. av det då för varvet avsedda området och 215,000 kvm. av stationsområdet låg inom gränsen för det område, vartill Stockholms stad har viss företrädesrätt och som således bör avdragas, dels att det efter detta avdrag återstående varvsområdet, 462,000 kvm., ökats på bekostnad av stationsområdet för att bereda plats åt det nytillkomna flygvapnet, dels att gränsen mellan varv och station ändrats därhän, att stationen fått bättre kajutrymme vid Lilla Värtan för tillgodoseende av dess behov av förläggingsplatser för stationens rekrytavdelning, torped-, undervattensbåts- och minberedskaper. Därjämte hava kajlängderna inom varvet utökats genom anordnande av en bassäng med 4 meters vattendjup utanför Lilla Hundudden.

Vid uppgörande av planen för *varvet* har man på grund av terrängen och grundens beskaffenhet varit bunden till förläggande av dockan i närheten av gamla Lidingöbro samt av torpedbåtssliparna i viken söder om Kaknäs, varjämte för de större verkstäderna, som borde grupperas omkring dockan och slipen, en välbelägen, vidsträckt höjdplatå med goda grundförhållanden sydväst om Lidingöbro värdshus kunnat användas. Ett grund söder om Kaknäs har genom en mindre utfyllning givit lämplig plats för torpedförråd samtidigt med att därigenom erhållits erforderlig vågbrytare framför torpedbåtsslipen.

Längst i norr i närheten av varvets ammunitionshus på Loudden hava artilleridepartementets byggnader förlagts med framförliggande kajer för 8 meters vattendjup, dit de större fartygen beräknas bliva förlagda vid pågående underhålls- och reparationsarbeten. I bakomliggande bergshöjd finnes plats för en mindre skjutbana, avsedd för provning av krut uti kanoner.

Ingenjördepartementets verkstads- och förrådsbyggnader äro liksom dockan och slipen i stort sett förlagda till samma platser som enligt 1902 års förslag, men hava sammanförts något mera för att dels vinna

bättre koncentration av driften, även innan varvsverksamheten utvidgats till det omfång, vartill det avsedda området och byggnadernas fördelning vid behov bereda tillfälle, dels möjliggöra en reduktion i terrasseringskostnaderna. Härvid har särskilt den förut omnämnda höjdplattan tillgodogjorts och en del verkstadsbyggnader förlagts å densamma på 9—11 meters höjd över vattenytan i stället för på ett till 2,5 à 4,5 meters höjd över vattenytan nedschaktat plan, såsom föreslagits i 1900 och 1902 års utredningar. Härigenom bliva visserligen kommunikationerna mellan verkstäderna samt dockan och kajerna något försvårade, men dessa olägenheter böra kunna avhjälpas genom anordnande, dels av uppfartsvägar och trappor för transport av lättare gods samt för persontrafiken, dels av ett hiss-schakt för tyngre gods inom maskinverkstadens östra del, varest verkstadens travers utan omlastning kan mottaga och lyfta materialier etc. till det högre planet. Enär genom en sådan planläggning terrasseringskostnaderna hava kunnat nedbringas med över 1,000,000 kronor har kommittén, i likhet med de myndigheter, som yttrat sig över 1916 års Kaknäsförslag, icke tvekat att förorda detta av 1916 års sakkunniga med alternativ B betecknade förslag.

Av samma skäl som rörande Lindarängen—Kaknäsförslaget anförts av 1907 års försvarskommitté (sid. 37 i dess betänkande), nämligen närheten till Beckholms- och Galärvarvsdockorna, upptager förslaget anläggning endast av *en* docka. I 1907 års förslag upptogs därjämte uppförande av portöppningarna till ytterligare två dockor, vilken kostnad emellertid icke medtagits i föreliggande förslag, enär det är synnerligen osäkert, om och när de återstående båda dockorna komma att bli anlagda samt det dessutom icke är uteslutet, att de nu för portöppningarna föreslagna dimensionerna då icke längre skulle visa sig vara de mest lämpliga. Plats har dock reserverats för ifrågavarande dockor. Därjämte avses för dockning av mindre fartyg en flytdocka av tillräcklig kapacitet för intagning av flottans större jagare och undervattensbåtar m. m. Denna tänkes förlagd till den nordväst om dockan utgående piren, där tillräckligt vattendjup för dess nedsänkning finnes.

Upphalingsslip för större fartyg och nybyggnadsbädd äro förlagda intill nyssnämnda pir samt i anslutning till plåtslagareverkstaden. Utanför denna utgår en pir, där Galärvarvets 50 tons kran avses uppställas, medan söder om dockan en annan utrustningspir utbygges för uppställning av en modern 100 tons kajkran.

Ovanför och vid sidorna av torpedbåtsslipen hava anordnats snickare-, trä- och målareverkstad, verkstad för reparation av ångslupar och motorer, inventariékammare samt erforderliga skjul för båtar.

På en höjd i närheten av varvsporten vid entrén från stationen har ingenjördepartementets kontor med elektrisk verkstad förlagts, ävensom marketenteri och invid varvsmuren virkesskjul.

Så centralt som möjligt vid varvsgränsen ligger här kanslibyggnaden, inrymmande varvschefens kansli, varvskontor m. m., samt jämväl en del av stationens expeditiionslokaler.

Framför kanslibyggnaden ligger byggnadsdepartementets kontor och verkstad samt vid varvsmuren materialförrådet.

Ovanför förut omnämnda utfyllning med plats för torpedförråden hava torpeddepartementets övriga byggnader förlagts, ävensom plats avsetts för hangarer. Vid kajen äro inventariiekammare och kontor anordnade. Verkstad för reparation av flygbåtar och motorer jämte övriga hangarer avses uppföras å den vidsträckta slätt, där Kaknässkjutbanorna för närvarande äro belägna och dit en uppfartsväg med spår för förflyttning av flygbåtarna, uppställda på lämpliga vagnar, anordnas.

Vid den ovanför Lilla Hundudden utbyggda bassängen med 4 meters vattendjup för förläggning av sjöreservens båtar och andra mindre fartyg hava ekipagedepartementets byggnader jämte ett marketenteri förlagts.

Mellan Lilla och Stora Hundudden äro slutligen byggnaderna för mindepartementet uppförda, och på invid liggande höjder med passande avstånd härifrån verkstäder och källare för tändmedel och sprängämnen.

Järnvägsspåren, som stå i förbindelse med statens järnvägsnät vid Värtahamnen, och lutningsförhållandena hava, i överensstämmelse med de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dess ovannämnda utlåtande framställda önskemålen, planlagts så att spårkurvornas radie är minst 180 meter på spår, där lokomotiv skola framgå, och minst 50 meter för övrig varvstrafik, samt att lutningarna å sådana plan, där järnvägsvagnar skola framföras, icke överstiga 1 : 100.

För att underlätta kommunikationen mellan varvets norra och södra delar hava järnvägsspår framdragits från spårnätet vid kanslibyggnaden sydvart över nuvarande skjutbanor samt genom en naturlig sänkning fram till kajplanet vid mindepartementet.

Kajerna äro avsedda att utföras av sten, vilket visserligen medför ett något dyrbarare byggnadssätt, men genom betydligt reducerade underhållskostnader blir varaktigare och därigenom i längden billigare.

Kajlängderna inom varvet äro:

för 8 meters vattendjup.....	omkring 1,100 meter
» 7 » » .....	» 1,200 »
» 4 à 5 » » .....	» 550 »

---

eller sammanlagt omkring 2,850 meter

Vid uppgörande av planen för *stationen* har det av arkitekt P. Hallman på chefens för sjöförvarsdepartementet anmodan år 1905 uppgjorda förslaget till stadsplan för då föreslagen varvsanläggning vid Lilla Värtan och Lindarängen-Kaknäs i största möjliga utsträckning följts. Huvudvägarna utgå dels från Djurgårdsbron, dels från vägkorset å Ladugårdsgärdet, i närheten av vilket vägkors, enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uttalande, med all sannolikhet huvudgator från staden även efter Ladugårdsgärdets bebyggande komma att mötas. Härifrån införes såväl persontrafiken som laståkdon och spårvägar på stationsområdet och spridas härinom genom huvudvägar till skilda delar. Inom området närmast Djurgårdsentrén och längs Djurgårdsbrunnskanalen har man sökt bibehålla den parkartade naturen. Bostäderna för personalen hava ordnats i villakvarter vid trafikleder, som för minskande av terrasseringskostnaderna i möjligaste mån följa markens naturliga lutningar och medgiva bibehållande av befintliga planteringar i största utsträckning. Därjämte har å planen antytts ordnandet av en del bostadshus i stadskvarter för tillgodoseende i någon mån av den inom stationen boende personalens behov av handlande, hantverkare, näringsidkare m. fl. leverantörer.

Framför den för stations- och varvsmyndigheterna gemensamma kanslibyggnaden hava sjökrigsskolan och allmän skola förlagts, varjämte plats här reserverats för andra offentliga byggnader. Vid sidan härom föreslås kasärnen med expeditionslokaler, matinrättning, exercishus m. m. uppförd, varjämte skjutbana anordnas i närheten intill varvsmuren. Beklädnadsverkstad och förråd avses likaledes böra härstädes uppföras. Utmed den vid Lilla Värtan anordnade kajen med pিরer och bassänger om sammanlagt omkring 1,200 meters längd och 4—7 meters vattendjup tänkas stationens flytande beredskaper förlagda med erforderliga exercis- och skolhus, verkstads-, förråds- och kolskjul. På den närbelägna höjden uppföres gnist- och signalstation.

Inom stationsområdet hava dessutom platser beretts för kyrka, sjukhus, officersmäss, underofficersmäss, samlingshus för arbetare, vattentorn, varm- och kallbadhus samt tvättanstalt.

Stationens såväl vatten- och gasledning som elektriska ledningar hava tänkts direkt anslutna till stadens anläggningar.

Plats för bränsledepå har i detta förslag icke medtagits inom varvets eller stationens områden, utan är beräknad att kunna erhållas på de i förhållande till stationsanläggningen för sådant ändamål synnerligen välbelägna till Fjäderholmarna hörande Lillholmarna.

**Elfviksförslaget.**

Elfviksförslaget, jämför bil. 12, har utarbetats med ledning av 1904 års Elfviksförslag.

Det för anläggningen avsedda området, vars gränser framgå av bil. 7, är, inberäknat även de områden, som under »markförvärv» angivits såsom önskvärda, men ej oundgängligen nödvändiga:

för varvet .....	omkring	563,000	kvm.
» stationen.....	»	1,753,000	»
		<hr/>	
		eller sammanlagt omkring 2,316,000 kvm.	

Vid planernas uppgörande hava hänsyn tagits dels till att de såsom önskvärda angivna tomterna icke omedelbart må behöva tagas i anspråk, dels till att de å denna del av Lidingön belägna i flera fall dyrbara villaanläggningarna i största möjliga utsträckning må kunna användas såsom bostäder åt stationens personal.

Vid uppgörande av planen för *varvet* har först dockornas läge måst bestämmas. De uppgjorda borrhingskartorna visa två möjligheter, antingen vid Fiskarudden och Solhem, såsom föreslogs av 1904 års sakkunniga, eller å sydöstra udden av Elfviklandet, såsom föreslogs i proposition nr 55 till 1907 års riksdag. Berggrunden är på båda dessa ställen brant sluttande och medgiver kort indämning. Visserligen hava av 1906 års sakkunniga ett flertal skäl framförts till förmån för den senare platsen — såsom möjligheten att få varvsverksamheten mera centraliserad och att kunna framdraga järnvägsspåren till dockor och verkstäder med mindre kurvor — men genom dockornas förläggning till varvets utkant, såsom härvid föreslagits, blir det icke möjligt att på för den egentliga varvsdriften förmånligaste sätt kunna gruppera ingenjördepartementets verkstäder omkring och i omedelbar närhet av dockorna, vilket däremot icke möter svårigheter, om dockorna förläggas å den 1904 föreslagna platsen. Med hänsyn härtill ävensom dels till att genom järnvägens framdragande längre från stranden, vilket motiverats av önskemålet att icke omedelbart behöva disponera egendomarna Skogshem, Kullen och Metsola, ingen svårighet längre förefinnes att med lämpliga kurvor framföra järnvägsspåren till dockor och verkstäder, dels till att på den av 1906 års sakkunniga föreslagna platsen för dockorna numera tvänne synnerligen dyrbara villabyggnader uppförts, vilka med fördel kunna användas inom stationsområdet såsom boställsbyggnader, hava

dockorna förlagts till den 1904 föreslagna platsen och varvsdepartementen omgrupperats med hänsyn härtill. Gränsen mellan varv och station har i anslutning härtill omlagts, så att större delen av den sydöstra udden av Elfvikslandet lagts till stationen, medan åter ett motsvarande område vid Askrikefjärden väster om Råfviken tillfogats varvet.

I dalgången väster om Elfviks huvudbyggnader och framför en av huvudvägarna inom stationsområdet har kanslibyggnaden förlagts, inrymmande varvschefens kansli, varvskontor m. m., samt jämväl en del av stationens expeditiionslokaler. På invid liggande höjd uppföres sjöinstrumentförrådsbyggnaden.

I södra delen av varvet, där en vågbrytande pir erhållits genom en mindre utfyllning över utanför liggande uppgrundning, hava ekipagedepartementets byggnader förlagts med lämplig förtöjningsplats vid kaj för sjöreservens båtar och andra mindre fartyg. I anslutning till dessa byggnader ligga fem inventariiekammare med kontor samt ett marketenteri.

Vid den norr härom liggande viken, där terrängen i land är synnerligen lämplig, har plats reserverats för nybyggnadsbäddar och större upphalningsslip jämte erforderliga skeppsbyggeriverkstäder. Mellan dessa nybyggnadsplatser och dockorna äro ingenjördepartementets verkstäder förlagda; på utanför liggande utrustningspir uppställas en modern 100 tons kajkran.

I överensstämmelse med vad som av 1907 års försvarskommitté föreslagits för Torsbyfjärdsalternativet äro tre dockor beräknade att komma till utförande, och hava dimensionerna upptagits till  $125 \times 20 \times 8$  m., men torde böra tagas under övervägande om icke en av dockorna, såsom framhållits i den sjöfartstekniska utredningen, borde ökas till  $140 \times 25 \times 9$  m., ehuru merkostnaderna i så fall icke synas böra drabba sjöförsvaret.

Norr om dockorna utgår en utrustningspir, där Galärvarvets 50 tons kran uppställas. Piren utgör samtidigt vågbrytare för innanför liggande torpedbåtsslip och den bassäng för mindre fartyg, som genom en mindre utfyllning bildas mellan Lidingöstranden och Dufholmen med ett vattendjup av omkring 4 m. Invid slipen ligga verkstäder för reparation av ångslupar och motorer samt skjul för torpedbåtar och andra plåtbåtar. Norr om skjulen finnas upptagningspår för roddbåtar med träverkstäder, båt- och virkesskjul.

Ovanför torpedbåtsskjulet hava byggnadsdepartementets kontor och verkstad samt ett marketenteri förlagts.

Norr om utfyllningen mot Dufholmen och invid kajen för 7 m. vattendjup mot Askrikefjärden föreslås materialförrådets och artilleridepartementets byggnader förlagda, samt i bergshöjden sydväst härom en mindre skjutbana, avsedd för provning av krut uti kanoner.

På udden öster om Räfviiken och vid denna vik hava torpeddepar-tementets och flygvapnets byggnader förlagts.

Väster härom äro slutligen byggnaderna för mindepartementet anordnade, med verkstäder och källare för tändmedel och sprängämnen uppförda med passande avstånd på invid liggande höjder.

Järnvägsspåren från stationens järnvägsnät till varvsområdet inkomma dels intill huvudingången vid kanslibyggnaden, dels vid södra kajen mot Hustegafjärden, samt äro framdragna i överensstämmelse med de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dess ovannämnda utlåtande framställda önskemålen, så att spårkurvornas radie är minst 180 m. på spår, där lokomotiv skola framgå, och minst 50 m. för övrig varvs- trafik, samt att lutningarna å sådana plan, där järnvägsvagnar skola framföras, icke överstiga 1:100.

Å Dufholmen finnes lämplig och välbelägen plats för bränsledepån och möjlighet att anordna kajer med erforderligt vattendjup.

Kajerna äro avsedda att utföras av sten, vilket visserligen medför ett något dyrbarare byggnadssätt, men genom betydligt reducerade underhållskostnader blir varaktigare och därigenom i längden billigare.

Kajlängderna inom varvet, oberäknat bränsledepån å Dufholmen, äro:

för 8 m.	vattendjup .....	omkring	600 m.
» 7 »	» .....	»	1,800 »
» 4 à 5 m.	» .....	»	400 »
		eller sammanlagt omkring	2,800 m.

Vid uppgörande av planen för *stationen* har i huvudsak följts den med biträde av arkitekten P. Hallman av 1906 års sakkunniga utarbetade stadsplanen, med de modifikationer, som betingas av att den från Värtans station framdragna järnvägen föreslås införd å stationsområdet längre från stranden, varigenom kunnat undvikas att omedelbart behöva disponera hela strandremsan längs Hustegafjärden.

Järnvägslinjen fortsätter inom området längs nuvarande stora landsväg fram mot varvets huvudingång, där ett sidospår införes på varvsområdet, medan ett andra spår ledes ned till stationens kaj vid Hustega- fjärden.

Från den punkt, där järnvägen inkommer på stationsområdet, äro huvudvägarna spridda till olika platser, varvid bivägar och kvarter ordnats med hänsyn tagen till terrängens naturliga beskaffenhet. Boställen för personalen hava ordnats i villakvarter med bibehållande i största möjliga utsträckning av befintliga planteringar, och torde ett flertal inom området liggande villabyggnader med någon förändring kunna användas till boställen. Därjämte har å planen antytts ordnandet av en del bostadshus i kvarter för tillgodoseende i någon mån av den inom stationen boende personalens behov av handlande, hantverkare, näringsidkare m. fl. leverantörer.

Framför den vid fonden av den längs järnvägen framdragna huvudvägen belägna, för stations- och varvsmyndigheterna gemensamma kanslibyggnaden hava sjökrigsskolan och kyrkan förlagts, varjämte plats reserverats för andra offentliga byggnader.

Längs en annan något nordligare utgående huvudväg ligga saluhall vid ett torg inom bostadskvarteren samt allmän skola, samlingshus för arbetare, sjukhus och beklädnadsverkstad med förråd samt på en höjtplatå framför varvsmuren kasärnen med expeditionslokaler, matinrättning, exercishus m. m., varjämte i närheten härav skjutbana anordnas längs varvsmuren. På högsta höjden mot Askrikefjärden uppföres gnist- och signalstation.

För förläggning av stationens flytande beredskaper föreslås vid Hustegafjärden en kaj jämte pিরer med en sammanlagd längd av omkring 1,000 meter, intill vilka erforderliga exercis- och skolhus, verkstads-, förråds- och kolskjul uppföras.

Inom stationsområdet hava dessutom platser beretts för officers- och underofficersmässar, varm- och kallbadhus samt tvättanstalt. På grund av flottstationens relativt avlägsna läge i förhållande till Stockholms begravningsplatser har liksom i förut utarbetade Lidingö- och Torsbyfjärdsförslag en kyrkogård tänkts anordnad, och har härtill valts en mot Askrikefjärden sluttande, lätt dränerbar dalgång, där bergsprängning i möjligaste mån kan undvikas.

För stationens vattenbehov tänkes i enlighet med av vattenbyggnadsbyrån uppgjort förslag ledningar framdragna från Ulriksdal till ett centralt och på 40 m. höjd uppfört vattentorn.

För elektrisk kraft och belysning avses ledningar framdragas från Stockholms stads elektricitetsverk vid Värtan med 6,000 volt spänning till huvudcentralen å varvsområdet, där strömmen transformeras och omformas samt fördelas efter behov.

På grund av de stora kostnaderna föreslås icke framdragande av gasledningar, då elektrisk belysning och kraft finnas, och övriga behov för verkstads- och laboratoriebruk av gas torde kunna fullt tillfredsställande fyllas genom användning<sup>a</sup> av komprimerad gas på transportabla flaskor.

I och för sjökommunikationernas underlättande böra tvänne mindre hamnbryggor ordnas inom stationsområdet, en vid vardera stranden av Hustega- och Askrikefjärdarna.

---

*Bilaga 3.***Flottstationskommitténs redogörelse för kostnadsberäkningar  
och arbetsplaner i Stockholms-, Kaknäs- och  
Elfviksförslagen.****Stockholmsförslaget.**

Kostnadsberäkningen, varav ett sammandrag återfinnes i bil. 4 a), omfattar alla de arbeten, som för närvarande kunna överblickas vara erforderliga, dels för att sätta varvets och stationens nuvarande byggnader och kajer m. m. i ett fullt tillfredsställande och för en nutida varvs- och stationsanläggning erforderligt skick, dels för att i övrigt utvidga anläggningarna i enlighet med det utarbetade förslaget. Särskild hänsyn har härvid måst tagas därtill, att ett flertal av de nuvarande byggnaderna, i avvaktan på besluts fattande om stationens eventuella förflyttning, under senare år endast blivit nödortfikt underhållna och numera äro i behov av genomgripande reparationer, förändringar och utvidgningar, därest beslut fattas om stationens bibehållande.

Genom att i största möjliga utsträckning för nuvarande eller andra mera passande ändamål bibehålla de äldre byggnaderna bliva kostnaderna vid Stockholmsförslagets utförande i allmänhet lägre än vid något av övriga förslag.

För Stockholmsförslaget har utarbetats en schematisk arbetsplan och kostnadsfördelning, bil. 4 c), med tillhörande tablå, bil. 4 d), vilka dock i likhet med planen och kostnadsberäkningen ej kunna anses vara bindande, utan mera att betrakta såsom en anvisning, huru anläggningen under de i arbetsplanen givna förutsättningarna skall kunna utföras.

De allmänna synpunkter i fråga om de större arbetenas ordnande, som varit ledande vid arbetsplanens och tablåns utarbetande, hava varit:

av de av riksdagen för anläggning av docka jämte verkstad avsatta medlen, 1,400,000 kronor, beräknas erforderliga belopp få användas under 1917 och 1918 för påbörjande av i Stockholmsförslaget angivna arbeten, varefter under följande år beräknas ett ungefärligt årligt nybyggnadsanslag för varvets och stationens ombyggnad av 1,500,000—2,500,000 kronor;

omedelbart efter det beslut om dockans förläggning till Beckholmen samt stationens och varvets kvarblivande fattats, göres början med nödiga förarbeten, omfattande arbetsledningens organisering, utförande av erforderliga ytterligare detaljundersökningar, utstakningar, avvägningar samt borrningar i terrängen och farvattnet, utarbetandet av definitiva arbetsritningar och speciella kostnadsförslag, uppgörande av eventuella entreprenader, anskaffning av diverse arbetsmaskiner och redskap m. m.;

utvidgningen av dockan, uppförande av plåtslagareverkstaden samt erforderliga terrasseringsarbeten å Beckholmen samt å Djurgårdsstranden vid platsen för 100 tons kajkranen igångsättas snarast möjligt och påskyndas samt beräknas, under förutsättning att beslut om förslagets genomförande fattats och arbetsledningen organiserats före den 1 juli 1917, bliva färdigställda, dockan under 1920, plåtslagareverkstaden samt kaj jämte kajkran 1921;

1917 och 1918 igångsättas likaledes uppförande av torpedförråd jämte pumpstation, av verkstäder och hangarer m. m. för flygvapnet samt av den nya kasärnen, underbefälsskola och marketenteri ävensom reparation och förändringar i boställshuset;

1919 påbörjas förbindelsebron mellan Galärvarvet och Skeppsholmen, som beräknas avslutad 1923, samt uppförande av ny byggnad för ekipagedepartementet;

1921 rives södra delen av galärskjulen, syd om gamla dockan;

1922 uppföras torpeddepartementets kontors- och verkstadsbyggnad samt centralen för värme och elektricitet på Galärvarvet;

1923 förändras och utvidgas artilleri- och mindepartementens byggnader samt påbörjas ingenjördepartementets maskinverkstad, varjämte exercishuset för beredskaperna uppföres och Skeppsholmsbron rives;

1924 rivs mellersta galärskjulen och en del av stora slupsskjulet, Beckholmsbron uppföres, järnförrådsbyggnad, inventarienkammare, ingenjördepartementets kontor och elektriska verkstad, smedja, kopparslagareverkstad samt gjuteri påbörjas, varjämte marketenteri och förrådshus för beredskaperna anordnas;

1925 rivs norra galärskjulen och resten av stora slupsskjulet, återstående inventarienkammare samt trä-, snickare- och målareverkstäder uppföras, varjämte uppförandet av bostadshus för varvspersonalen påbörjas;

1926 påbörjas anläggningen av slipen för större torpedbåtar;

1927 uppföras ångslups- och motorverkstaden samt båtskjul;

1928 uppföras ångpanneverkstad och skjul för plåtbåtar samt anläggas upphalningsslip och nybyggnadsbäddar å Beckholmen, varefter

varvets och stationens ombyggnad och utvidgning beräknas bliva avslutade 1929 eller efter omkring 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> års byggnadsperiod.

Anläggning av torpedinskjutningsstation vid Södergarn och bränsledepå på Lillholmarna vid Fjäderholmarna igångsättas 1919.

Terrasseringsarbeten och spåranordningar, kajbyggnader, anskaffning av motorer, arbetsmaskiner, härdar, handverktyg, redskap, lyftkranar m. m. för verkstäderna samt av transportmateriel och flyttbara kranar för yttre arbeten ävensom anordnande av värmeledning, elektriska-, gas-, vatten- och avloppsledningar m. m. utföras i den mån de bliva erforderliga för anläggningarna i övrigt.

För utvidgning av den västra Beckholmsdockan till de av marinförvaltningen föreslagna dimensionerna, 125 × 20 × 8 m., beräknas kostnaderna, inklusive pumphus och pumpmaskineri, till 1,292,000 kronor. Skulle beslut fattas om dockans utvidgning till de av kommittén sid. 60 angivna dimensionerna, 140 × 24 × 9 m., beräknas kostnaderna, inklusive pumphus och pumpmaskineri, till 1,680,000 kronor eller en merkostnad av 383,000 kronor.

Såsom anförts i beskrivningen av förslaget hava kajerna på angivna skäl beräknats utförda av sten. Därest emellertid en del av de kajer, som icke äro utsatta för särskilt höga belastningar och ej avsedda för mera än 7 m. vattendjup, skulle byggas av trä i stället för sten, minskas, såsom närmare framgår av bil. 4 b), de beräknade kostnaderna med 727,200 kronor.

Tillträddandet av de för varvets utvidgning erforderliga tomterna beräknas enligt det med Stockholms stads underhandlare träffade preliminära avtalet äga rum under år 1917.

Farvattnet mellan Galärvarvet och Skeppsholmen beräknas avstängas tidigast 1923.

#### **Kaknäsförslaget.**

Kostnadsberäkningen för Kaknäsförslaget ansluter sig till de av 1916 års flottstationssakkunniga för detta alternativ utarbetade detaljberäkningarna för ett 1:a byggnadsskede, varvid dock summorna äro omräknade efter nu gällande å-pris. Vidare hava de av bemälda sakkunniga föreslagna 2:a och 3:e byggnadsskedena detaljberäknats med den noggrannhet, som varit möjlig. I frågans nuvarande läge har det icke ansetts nödvändigt att här bifoga detaljberäkningarna, men återfinnes ett sammandrag av kostnaderna i den jämförande tablån, sid. 124.

Fördelningen av kostnaderna under särskilda poster överensstämmer med kostnadsförslaget för Stockholmsalternativet. Några särskilda kost-

nader för framdragande till stationsområdet av elektriska ledningar, vattenledning och järnväg hava icke upptagits, enär de båda förstnämnda beräknas bekostas av Stockholms stad samt för järnvägsanslutningen erforderliga spår av statens järnvägar torde komma att framföras på invid liggande, planerade hamnområde.

Vid eventuellt utförande av Kaknäsförslaget anser sig kommittén, liksom 1916 års flottstationssakunniga, på grund av flottans närbelägenhet till nuvarande område, böra tillstyrka, att utbyggnad sker i tre byggnadsskeden och förflyttningen, av varv och station verkställas successivt i den mån de särskilda byggnadsskedena bliva avslutade, varigenom vinnes den stora fördelen att tidigare kunna disponera delar av nuvarande områden för avyttring.

De olika byggnadsskedena avses, i överensstämmelse med myndigheternas yttrande över 1916 års flottstationssakkunnigas förslag, omfatta:

#### *1:a byggnadsskedet:*

Den nya dockan och plåtslagareverkstaden samt närliggande kajer anläggas, varjämte artilleri- och ingenjördepartementens kontor, verkstäder, slipar, skjul och förrådsbyggnader jämte erforderliga boställen samt sjukpaviljong uppföras och dessa departements verksamhet — med undantag av dockningar m. m. och därtill hörande arbeten vid gamla dockan — överflyttas till den nya anläggningen.

Efter byggnadsskedets slut beräknas dels av Galärvarvet, vars ytinhåll enligt 1903 års utredning är omkring 112,800 kvm., ett område av omkring 58,000 kvm. kunna frångiljas för avyttring, dels de lokaler å Skeppsholmsvarvet, som nu disponeras av artilleri- och ingenjördepartementen, samt delar av inventariiekammare och materialförråd jämte en del boställen bliva tillgängliga för andra, varvets eller stationens under byggnadsskedet ökade behov.

#### *2:a byggnadsskedet:*

Varvschefskansliet, torped-, ekipage-, min- och byggnadsdepartementens kontor, verkstäder, skjul och förrådsbyggnader jämte erforderliga boställen uppföras och respektive varvschefsämbetets och departementens verksamhet överflyttas till den nya anläggningen, där kajerna utvidgas för förläggning av all stationens flytande materiel.

Efter byggnadsskedets slut beräknas ytterligare omkring 31,500 kvm. av nuvarande Galärvarvsområdet kunna frångiljas, varjämte de

lokaler å Skeppsholmen, som disponeras av varvet, jämte en del boställen bliva tillgängliga för stationens under byggnadsskedet ökade behov.

### 3:e byggnadsskedet:

Stationens byggnader uppföras och dess verksamhet överflyttas till den nya anläggningen.

Efter byggnadsskedets slut beräknas de delar av Skepps- och Kastellholmarna, som nu disponeras av flottan, utgörande sammanlagt omkring 255,000 kvm., vara utrymda och kunna användas för andra ändamål.

De byggnader m. m., som i enlighet härmed skulle komma till utförande under de särskilda byggnadsskedena, äro i bil. 11 angivna med olika färger.

Någon arbetsplan och kostnadsfördelning för de olika byggnadsskedena har kommittén ännu ej hunnit utarbeta, men kan vid eventuellt utförande av stationsanläggningen enligt Kaknäsförslaget den av 1916 års flottstationssakkunniga utarbetade schematiska arbetsplanen och kostnadsfördelningen för 1:a byggnadsskedet med de tillägg, som föranledas av den av myndigheterna förordade utökningen av detta skede, tjäna till ledning. Arbetsplanen och kostnadsfördelningen hava av nyssnämnda sakkunniga utarbetats i två alternativ, dels med 4 $\frac{1}{2}$  års, dels med 5 $\frac{1}{2}$  års byggnadsperiod, av vilka de sakkunniga förordat 4 $\frac{1}{2}$ -års-perioden. Sedan emellertid skedet utökats, synes den längre perioden böra givas företräde och beräknas i enlighet härmed och under förutsättning, att beslut fattats om flottstationens förläggning till Kaknäs och att arbetsledningen organiserats under innevarande år, att 1:a byggnadsskedet kan avslutas under 1923, varefter 2:a byggnadsskedet approximativt beräknas taga 3 år och 3:e byggnadsskedet 2 år samt hela anläggningen således vara genomförd år 1928 eller på en tidrymd av omkring 11 år.

Under förutsättning att av de av riksdagen för anläggning av docka jämte verkstad avsatta medlen, 1,400,000 kronor, erforderliga belopp må användas under 1917 och 1918 för påbörjande av i Kaknäsförslaget angivna arbeten, beräknas med ledning av nyssnämnda allmänna planer de årliga anläggningskostnaderna för varv och station under 1:a byggnadsskedet till omkring 3,700,000 kronor, under 2:a byggnadsskedet till omkring 4,900,000 kronor och under 3:e byggnadsskedet till omkring 5,100,000 kronor.

Anläggning av torpedinskjutningsstationen vid Södergarn och bränsledepån på Lillholmarna vid Fjäderholmarna beräknas kunna igångsättas 1919.

I kostnadsberäkningarna har dockan upptagits med de av marinförvaltningen föreslagna dimensionerna,  $125 \times 20 \times 8$  m., och beräknats, inklusive pumphus och pumpmaskineri, till 1,420,000 kronor. Skulle beslut fattas om dockans utvidgning till de av kommittén å sid. 60 angivna dimensionerna,  $140 \times 24 \times 9$  m., beräknas kostnaderna, inklusive pumphus och pumpmaskineri, till 1,960,000 kronor eller en merkostnad av 540,000 kronor.

Såsom anförts i beskrivningen av förslaget, hava kajerna på angivna skäl beräknats utförda av sten, vilket material även föreslagits för varvsmuren. Därest emellertid dels en del av de kajer, som icke äro utsatta för särskilt höga belastningar och ej avsedda för mera än 7 m. vattendjup, dels varvsmuren skulle uppföras av trä i stället för sten, beräknas kostnaderna minska med 1,665,000 kronor.

Tillträddandet av de för 1:a byggnadsskedet erforderliga områdena beräknas kunna äga rum omedelbart efter det beslut om förflyttning till Kaknäs fattats samt av övriga områden i mån av behov under senare byggnadsskeden.

#### **Elfviksförslaget.**

Kostnadsberäkningarna för väg- och vattenbyggnadsarbeten i Elfviksförslaget ansluta sig till de av sakkunniga år 1906 utarbetade detaljberäkningarna, som framlagts i proposition nr 55 till 1907 års riksdag, varvid dock uppställningen är ändrad att överensstämja med övriga av kommittén uppgjorda kostnadsberäkningar samt summorna äro omräknade efter nu gällande å-pris. Beräkningarna i övriga delar äro omarbetade med ledning av de detaljerade beräkningar och ritningar, som uppgjorts för Stockholms- och Kaknäsförslagen. I frågans nuvarande läge har det icke ansetts nödvändigt att här bifoga detaljberäkningarna, men återfinnes ett sammandrag av kostnaderna i den jämförande tablån, sid. 124.

De för framdragning av elektriska ledningar i jord- och sjökablar från Stockholms stads elektricitetsverk vid Värtan till stationsanläggningens central beräknade kostnaderna, 400,000 kronor, äro upptagna med  $\frac{3}{4}$  eller 300,000 kronor under »gemensamma anläggningar för varv och station», medan återstoden eller 100,000 kronor, motsvarande den tillökning i ledningarna och anläggningskostnaderna, som betingas av

anordnandet av bostadshus för varvets och stationens personal, äro upptagna under »kommunala anläggningar».

De för framdragning av vattenledning från Ulriksdal till stationsanläggningens vattentorn beräknade kostnaderna, 2,030,000 kronor, äro upptagna med hälften eller 1,015,000 kronor under vardera rubriken »gemensamma anläggningar» och »kommunala anläggningar».

Kostnaderna för anläggning av järnvägsförbindelse mellan Värta- hamnen och stationsområdet hava beräknats med ledning av den av majoren Fr. Enblom år 1906 uppgjorda kostnadsberäkningen, omräknad efter nu gällande grundpriser. I major Enbloms beräkning har även ingått kostnaden för en bro över Lilla Värtan, utförd såsom bankfyllning med en kortare svängbro, vilken kostnad emellertid bör avdragas, sedan beslut numera fattats om uppförande av bro för person-, kör- och spår- vägstrafik samt lättare järnvägstrafik, medan å andra sidan bör tillkomma kostnaden för utförande av den beslutade bron med sådana dimensioner och för sådan belastning, att den må kunna tillgodose även flottstationens trafikbehov, varom underhandlingar torde böra upptagas med Lidingö köping.

Någon arbetsplan och kostnadsfördelning vid eventuellt utförande av Elfviksförslaget har kommittén ännu ej hunnit utarbeta, men anser sig med hänsyn härtill böra framhålla en del allmänna synpunkter, gällande icke blott för detta förslag, utan även för de båda andra utanför Stockholm eller dess omedelbara närhet föreslagna områdena, Södergarn och Torsbyfjärd.

Givetvis skulle det för en eventuell planering och framgångsrik försäljning av stationens nuvarande område, i överensstämmelse med vad som föreslagits vid Kaknäsalternativet, vara av den största betydelse, att vissa bestämda större områden av detsamma utrymdes, i den mån detta med hänsyn till det nya etablissemangets färdigställande kunde ske, så att överflyttningen kunde försiggå och verksamheten upptagas successivt på den nya platsen. Därvid torde böra förutsättas, att då den nya dockan och plåtslagareverkstaden äro det för närvarande mest trängande av anläggningarna, dessa i första hand jämte tillhörande delar av den egentliga varvsverksamheten måste komma till utförande. Härigenom skulle emellertid varvet såsom helhet splittras, vilket, med hänsyn till den nya platsens stora avstånd från nuvarande stationsanläggning, icke kunde undgå att inverka menligt på varvsdriften och, om splittringen utsträcktes över en längre tidsperiod, otvivelaktigt skulle komma att medföra verkliga olägenheter. Arbetets natur talar sålunda för att iordningsställandet av de för hela varvsverksamhetens koncentrerings på det

nya stället erforderliga anstalterna sker i en följd och att överflyttningen av varvet först därefter verkställes. Men därtill kommer att även avsevärda olägenheter med hänsyn till samarbetet mellan varv och station, då personal från den senare i stor utsträckning användes vid varvsdriften, måste uppstå, om varv och station äro så långt avlägsna från varandra, som här skulle bliva fallet. Det har därför synts kommittén, att vid flottstationens förläggning till Lidingön eller längre ut i skärgården alla skäl tala för ett sådant tillvägagångssätt vid arbetenas utförande, att såväl de för varvsdriften som de för militärdepån nödvändiga arbetena å den nya stationen färdigställas i deras helhet, innan någon rubbning sker av flottans nuvarande station, samt att verksamhetens förflyttning därefter verkställes i det närmaste samtidigt, så att hela det nuvarande stationsområdet utrymmes på en gång.

För att emellertid icke den tid må bliva alltför avlägsen, då kronan kan påräkna inkomster av stationens nuvarande områden, böra arbetena för anläggandet av det nya stationsetablissemnet planläggas så, att de utföras på kortaste tid, som tillgång på penningar och arbetskraft lämpligen medgiva. Med hänsyn härtill synes ett årligt anslag för själva stationsanläggningen av omkring 5,000,000 kronor böra påräknas; ett större anslag anses icke på ett fullt ekonomiskt och rationellt sätt kunna tillgodogöras vid ett arbete av ifrågavarande art, åtminstone under nuvarande säregna förhållanden på arbetsmarknaden. Under sådan förutsättning skulle anläggningen kunna utföras på 13 1/2 år och beräknas avslutas under år 1931, om arbetena igångsättas under senare delen av 1917. På grund av områdets utsträckning kan emellertid arbetet tänkas fortgå samtidigt på flera punkter samt delvis utlämnas på entreprenad, varigenom möjlighet ej är utesluten att kunna slutföra anläggningen på kortare tid än här antagits, men det är även sannolikt att, om byggnadsarbetet forceras i allt för hög grad, kostnaden kommer att ökas, såvida ej särskilt låga eller nedåtgående arbets- och materialpris bliva rådande under fortgången av arbetets utförande.

Anläggningen av torpedinskjutningsstationen vid Södergarn och bränsledepån på Dufholmen beräknas kunna igångsättas 1919 och avslutas på 2 respektive 3 år.

I kostnadsberäkningarna hava på i beskrivningen anförda skäl medtagits anläggande av tre dockor med de av marinförvaltningen föreslagna dimensionerna, 125 × 20 × 8 m., och beräknats, inklusive pumphus och pumpmaskineri, till 4,030,000 kronor. Skulle beslut fattas, att dimensionerna för en av dockorna ökas till de av kommittén sid. 60 angivna

dimensionerna,  $140 \times 24 \times 9$  m., beräknas motsvarande kostnader till 4,570,000 kronor eller en merkostnad av 540,000 kronor.

Såsom anförts i beskrivningen av förslaget, hava kajerna på angivna skäl beräknats utförda av sten, vilket material även föreslagits för varvsmuren. Därest emellertid dels en del av de kajer, som icke äro utsatta för särskilt höga belastningar och ej avsedda för mera än 7 m. vattendjup, dels varvsmuren skulle uppföras av trä i stället för sten, beräknas kostnaderna minskas med 1,204,600 kronor.

Tillträddandet av de för anläggningen av den första dockan jämte plåtslagareverkstad erforderliga områdena beräknas kunna äga rum under senare delen av 1917, så att ifrågavarande arbeten kunna igångsättas före årets slut. Övriga områden behövas ej omedelbart för anläggningarna, utan må fortfarande kunna disponeras av innehavarna eller utarrenderas, till dess de under arbetets fortgång bliva erforderliga.

---

## Bilaga 4.

a) **Kostnadsberäkning**  
**för 1916 års flottstationskommittés förslag till ombyggnad och utvidgning**  
**av flottans station i Stockholm.**

	Kronor.	Kronor.	Kronor.
<b>A. Varvets område.</b>			
<b>Terrasseringsarbeten och spåranordningar.</b>			
<i>Galärvarvet</i>			
(innefattande området från förbindelsebrons landfäste vid Galärvarvet t. o. m. Beckholmen).			
66,000 m <sup>3</sup> schaktning och sprängning, varav 30 % beräknas utgöra schaktning och 70 % sprängning à 5,25	346,500		
Muddring och pallsprängning för kajer .....	1,028,000		
5,200 m. järnvägsspår à 33,00 .....	171,600		
36 st. spårväxlar à 1,500,00 .....	54,000		
2 » korsningar à 500,00 .....	1,000		
Rivning av äldre byggnader .....	36,900	1,638,000	
<i>Skeppholmsvarvet.</i>			
700 m. järnvägsspår à 33,00 .....	23,100		
Rivning av äldre byggnader .....	51,900	75,000	1,713,000
<b>Kajbyggnader och broar.</b>			
<i>Galärvarvet.</i>			
320 m. kaj av sten, 1,5 m. kajhöjd, 6,0—3,0 m. vattendjup à 900,00 .....	288,000		
316 m. kaj av sten, 1,5 m. kajhöjd, 6,0 m. vattendjup à 1,500,00 .....	474,000		
270 m. kaj av sten, 2,5 m. kajhöjd, 6,0 m. vattendjup à 1,700,00 .....	459,000		
300 m. kaj av sten, 2,5 m. kajhöjd, 8,0 m. vattendjup à 2,090,00 .....	627,000		
Transport	1,848,000	—	1,713,000

	Kronor.	Kronor.	Kronor.
Transport	1,848,000	—	1,713,000
210 m. kaj av sten, 2,5 m. kajhöjd, 8,0 m. vattendjup, 100 tons belastning å 2,500,00 .....	525,000		
Färjläge å Beckholmen .....	65,000		
Bro mellan Djurgården och Beckholmen, med användande av 2 spann från Skeppsholmsbron, förstärkta för 10 tons belastning .....	130,000	2,568,000	
(ny bro: 340,000 kr.)			
<i>Skeppsholmsvarvet.</i>			
Förstärkning av kajen .....	13,000		
Pir nedanför inventarietkammarna .....	60,000		
Förbindelsebro, halva kostnaden .....	1,455,000	1,528,000	4,096,000
<b>Byggnader m. m. för allmänna varvsdriften.</b>			
<i>Galärvarvet.</i>			
Järnförrådsbyggnad .....	209,000		
Virkesskjul .....	45,000		
Vaktstuga .....	8,500		
Ångfärja för transport av järnvägsagnar .....	100,000		
Varvsmur och stängsel .....	88,500		
Grusning och makadamisering .....	100,000		
Vatten- och aflöpsledningar å varvsområdet .....	235,000	786,000	
<i>Skeppsholmsvarvet.</i>			
Ändringar i kanslibyggnaden .....	10,000		
» i fundamentsbyggnaderna .....	80,000		
Inventarietkammare, 6 st. ....	402,000		
Utvidgning av värmecentralen .....	80,000		
Varvsmur och stängsel .....	24,000		
Grusning och makadamisering .....	10,000		
Vatten- och avloppsledningar å varvsområdet .....	10,000	616,000	1,402,000
Transport	—	—	7,211,000

	Kronor.	Kronor.	Kronor.
Transport	—	—	7,211,000
<b>Byggnader för de olika departementen.</b>			
<i>Artilleridepartementet.</i>			
Ändring och tillbyggnad av äldre byggnader .....	92,000		
Byggnader för artilleriförråd .....	105,000		
Värmeledning .....	40,000	237,000	
<i>Torpeddepartementet.</i>			
Torpeddepartementets kontor och verkstad .....	162,000		
Byggnader för torpedförråd, 2 st. ....	85,000		
Pumpstation .....	20,000		
Verkstad för flygbåtar och motorer .....	172,000		
Hangarer för flygbåtar .....	86,000		
Upphållningsslipar för d:o .....	2,000		
Värmeledning .....	80,000	607,000	
<i>Ekipagedepartementet.</i>			
Ekipagedepartementets kontor, verkstäder och sjöinstrumentförråd .....	84,000		
Värmeledning .....	11,000	95,000	
<i>Mindepartementet.</i>			
Ändring av mindepartementets och nuvarande torpeddepartementets byggnader .....	60,000		
Ändring av råseglarhuset till minförråd .....	70,000		
Utvidgning av värmeledning .....	10,000	140,000	
<i>Ingenjördepartementet.</i>			
Ingenjördepartementets kontor med elektrisk verkstad och materialprovsningsavdelning .....	180,000		
Maskinverkstad .....	545,000		
Plåtslagareverkstad (med stapelbädd) å Beckholmen .....	445,000		
Ångpanneverkstad .....	320,000		
Smedja och kopparslagareverkstad .....	230,000		
Transport	1,720,000	1,079,000	7,211,000

	Kronor.	Kronor.	Kronor.
Transport	1,720,000	1,079,000	7,211,000
Galvaniseringsverk .....	35,000		
Gjuteri .....	230,000		
Träverkstad .....	205,000		
Snickare- och målareverkstad .....	245,000		
Ångslups- och motorverkstad .....	270,000		
Torrdocka med pumphus och pumpar, 125 × 20 × 8 m. .... (140 × 24 × 9 m.: 1,680,000 kr.)	1,292,000		
Upphalingsslip och nybyggnadsbäddar å Beckholmen .....	290,000		
Slip för större torpedbåtar m. m. jämte spår .....	580,000		
Skjul för större torpedbåtar m. m. ....	170,000		
Skjul för plåtbåtar .....	174,000		
100 tons kajkran med uppsättning .....	400,000		
Ändringar inom äldre byggnader .....	50,000		
Central för värme och elektricitet .....	125,000		
Värmeledning utom byggnader .....	385,000	6,171,000	7,250,000
<b>Motorer, arbetsmaskiner, härdar, handverktyg, redskap, lyftkranar m. m. i verkstäderna.</b>			
Artilleridepartementet .....	—	50,000	
Torped- " .....	—	250,000	
Ekipage- " .....	—	5,000	
Min- " .....	—	50,000	
Ingenjör- " .....	—	1,825,000	
Byggnads- " .....	—	5,000	2,185,000
<b>Transportmateriel och flyttbara kranar utom verkstäderna.</b>			
Torpeddepartementet .....	—	15,000	
Ekipage- " .....	—	20,000	
Min- " .....	—	2,000	
Ingenjör- " .....	—	250,000	287,000
<b>Elektrisk kraft och belysning.</b>			
Allmänna byggnader .....	—	60,000	
Transport	—	60,000	16,933,000

	Kronor.	Kronor.	Kronor.
Transport	—	60,000	16,933,000
Artilleridepartementet .....	—	30,000	
Torped- " .....	—	80,000	
Ekipage- " .....	—	20,000	
Min- " .....	—	10,000	
Ingenjör- " .....	—	900,000	
Byggnads- " .....	—	3,000	1,103,000
<i>Summa för varvet</i>	—	—	<b>18,036,000</b>
<b>B. Stationens område.</b>			
<b>Terrasserings- och vägarbeten.</b>			
Muddring och pallsprängning för kaj å Skeppsholmen...	311,000		
D:o å Kastellholmen .....	74,000	385,000	
<b>Kajbyggnader och broar.</b>			
<i>Skeppsholmen.</i>			
265 m. kaj av sten, 1,5 m. kajhöjd, 4,0 m. vattendjup å 600,00.....	159,000		
Förtöjningsspirar för beredskaper, 2 st. ....	130,000		
Förbindelsebro, halva kostnaden .....	1,455,000		
Rivning av Skeppsholmsbron.....	50,000		
<i>Kastellholmen.</i>			
200 m. kaj av sten, 2,5 m. kajhöjd, 7,0 m. vattendjup å 1,760,00 .....	352,000		
Fyllning och kulvert i Kastellholmssundet.....	60,000	2,206,000	
<b>Allmänna byggnader.</b>			
<i>Skeppsholmen.</i>			
Underbefälsskola, utöver 1910 beräknad kostnad .....	45,000		
Marketenteri, utöver 1910 beräknad kostnad.....	20,000		
Ny kasärn för 800 man.....	1,010,000		
Transport	1,075,000	2,591,000	18,036,000

	Kronor.	Kronor.	Kronor.
Transport	1,075,000	2,591,000	18,036,000
Förändringar i kasärn I.....	90,000		
» » » II.....	40,000		
» » » III.....	60,000		
» och tillbyggnad av tvätt- och badanstalten ..	80,000		
» av uthus till förrådshus för beredskaper .....	25,000		
Ångfärja för 200 man .....	80,000		
Grusning och makadamisering .....	10,000		
Vatten- och avloppsledningar utom byggnader .....	150,000		
<i>Kastellholmen.</i>			
Exercishus för beredskaperna .....	190,000		
Marketenteri » .....	50,000		
Kolskjul för 2,000 ton .....	48,000		
Skjul för sjökrigshistoriska samlingarna .....	30,000		
Grusning och makadamisering .....	10,000		
Vatten- och avloppsledningar utom byggnader .....	30,000	1,968,000	
<b>Elektrisk belysning.</b>			
Skeppsholmen .....	250,000		
Kastellholmen .....	50,000	300,000	4,859,000
<b>C. Gemensamma anläggningar för station och varv.</b>			
Telefonanläggning .....	—	13,000	13,000
<b>D. Kommunala anläggningar</b>			
<b>E. Boställen m. m.</b>			
<b>Bostadshus.</b>			
Förändringar i östra och västra boställshusen .....	161,000		
» i hantverkskasärn .....	30,000		
Transport	191,000	—	22,908,000

	Kronor.	Kronor.	Kronor.
Transport	191,000	—	22,908,000
Förändringar i boställshus å Kastellholmen .....	45,000		
» i boställshus å Beckholmen och i Djurgårds- staden.....	60,000		
Nya bostadshus å Norra Djurgården (Campementsbacken):			
2 bostadshus, typ VII, å 224,000,00 .....	448,000		
14 » , » VIII, å 162,000,00 .....	2,268,000	3,012,000	
Planering, vägar och planteringar .....	—	250,000	
Gas-, vatten- och avloppsledningar .....	—	300,000	
Elektrisk belysning utomhus samt inomhus utom armatur	—	100,000	3,662,000
Summa	—	—	<b>26,570,000</b>
<b>Sammandrag.</b>			
Kostnad för varv .....	18,036,000		
» » station.....	4,859,000		
» » gemensamma anläggningar.....	13,000	22,908,000	
» » kommunala » .....	—		
» » boställen.....	3,662,000	3,662,000	<b>26,570,000</b>
Markförvärv .....	—	—	5,000,000
<b>Summa för ombyggnad och utvidgning av stationen i Stockholm .....</b>	—	—	<b>31,570,000</b>

## b) Reduktioner

i kostnaderna för Stockholmsförslaget, som möjligen kunna föreslås.

	I kostnads- beräkningen upptagen kostnad kronor.	Kan reduceras till kronor.	Reduktion kronor.
<b>Varvet.</b>			
<i>Kajbyggnader och broar.</i>			
320 m. kaj, 1,5 m. kajhöjd, 6,0—3,0 m. vattendjup, utförd av trä i stället för sten à 500,00 .....	288,000	160,000	128,000
316 m. kaj, 1,5 m. kajhöjd, 6,0 m. vattendjup, utförd av trä i stället för sten à 800,00 .....	474,000	252,800	221,200
270 m. kaj, 2,5 m. kajhöjd, 6,0 m. vattendjup, utförd av trä i stället för sten à 900,00 .....	459,000	243,000	216,000
<b>Stationen.</b>			
<i>Kajbyggnader och broar.</i>			
200 m. kaj, 2,5 m. kajhöjd, 7,0 m. vattendjup, utförd av trä i stället för sten à 950,00 .....	352,000	190,000	162,000
Summa reduktion	—	—	<b>727,200</b>

**c) Schematisk arbetsplan och kostnadsfördelning****för Stockholmsförslaget,**

under förutsättning att under 1917 och 1918 för arbetena må disponeras de för docka jämte verkstad avsätta 1,400,000 kronor samt att därefter kan påräknas ett årligt nybyggnadsanslag för stationens ombyggnad och utvidgning av 1,500,000 à 2,500,000 kronor.

	Kronor.	Kronor.	Kronor.
<b>1917 och 1918.</b>			
<b>Varvet.</b>			
Terrasseringsarbeten å Beckholmen .....	—	100,000	
Kajbyggnadsarbeten » » .....	—	100,000	
Allmänna byggnader: varvsmur.....	—	60,000	
Byggnader för torpeddepartementet: torpedförråd .....	45,000		
pumpstation .....	20,000		
flygverkstad .....	172,000		
hangarer.....	40,000		
upphalningslipar .....	1,000	278,000	
» » ingenjördepartementet: docka.....	—	500,000	
<b>Stationen.</b>			
Allmänna byggnader: ny kasärn .....	—	300,000	
<b>Boställen.</b>			
Förändringar i gamla boställen.....	—	62,000	1,400,000
<b>1919.</b>			
<b>Varvet.</b>			
Terrasseringsarbeten: å Beckholmen .....	100,000		
vid 100 tons kran.....	100,000	200,000	
Kajbyggnader: å Beckholmen . .....	100,000		
vid 100 tons kran.....	100,000		
förbindelsebro.....	100,000	300,000	
Transport	—	500,000	

	Kronor.	Kronor.	Kronor.
Transport	—	500,000	
Allmänna byggnader: vaktstuga .....	8,500		
ändringar i kanslibyggnaden .....	10,000	18,500	
Byggnader för torpeddepartementet: hangarer .....	46,000		
upphalningslipar .....	1,000		
värmeledning .....	40,000	87,000	
» » ekipage- » : kontor, verkstad och förråd .....	84,000		
värmeledning .....	11,000	95,000	
» » ingenjör- » : plåtslagareverkstad ...	100,000		
docka .....	500,000		
100 tons kajkran .....	50,000	650,000	
<b>Stationen.</b>			
Terrasseringsarbeten för kaj å Kastellholmen .....	—	74,000	
Kajbyggnader: å Kastellholmen .....	50,000		
förbindelsebro .....	100,000	150,000	
Allmänna byggnader: ny kasärn .....	500,000		
underbefälsskola .....	45,000		
marketenteri .....	20,000	565,000	
<b>Boställen.</b>			
Förändringar i gamla boställen .....	—	125,500	2,265,000
<b>1920.</b>			
<b>Varvet.</b>			
Terrasseringsarbeten: å Beckholmen .....	100,000		
å Galärvarvet .....	100,000	200,000	
Kajbyggnader: å Beckholmen .....	100,000		
å Galärvarvet .....	100,000		
förbindelsebro .....	300,000	500,000	
Byggnader för ingenjördepartementet: plåtslagareverkstad ...	159,500		
docka .....	292,000		
100 tons kajkran .....	100,000	551,500	
Transport	—	1,251,500	

	Kronor.	Kronor.	Kronor.
Transport	—	1,251,500	
Motorer, arbetsmaskiner m. m.: torpeddepartementet .....	100,000	100,000	
Elektrisk kraft och belysning: » .....	40,000	40,000	
<b>Stationen.</b>			
Kajbyggnader: å Kastellholmen .....	150,000		
förbindelsebro .....	300,000	450,000	
Allmänna byggnader: ny kasärn .....	210,000		
ångfärja för 200 man .....	80,000	290,000	
<b>Boställen.</b>			
Förändringar i gamla boställen .....	—	108,500	2,240,000
<b>1921.</b>			
<b>Varvet.</b>			
Terrasseringsarbeten: å Galärvarvet .....	100,000		
rivning av södra Galärskjulen .....	20,000	120,000	
Kajbyggnader: å Beckholmen .....	159,000		
å Galärvarvet .....	100,000		
förbindelsebro .....	300,000	559,000	
Allmänna byggnader: grusning och makadamisering .....	20,000		
vatten- och avloppsledningar .....	30,000		
ändringar i fundamentsbyggnader .....	80,000	130,000	
Byggnader för ingenjördepartementet: plåtslagareverkstad .....	185,500		
100 tons kajkran .....	250,000	435,500	
Motorer, arbetsmaskiner m. m.: ingenjördepartementet ....	100,000	100,000	
Elektrisk kraft och belysning: ekipagedepartementet .....	20,000		
ingenjördepartementet .....	200,000	220,000	
<b>Stationen.</b>			
Kajbyggnader: å Kastellholmen .....	152,000		
förbindelsebro .....	300,000	452,000	
Transport	—	2,016,500	

	Kronor.	Kronor.	Kronor.
Transport	—	2,016,500	
Allmänna byggnader: förändringar i kasärn I .....	90,000		
vatten- och avloppsledningar .....	100,000	190,000	
Elektrisk belysning .....	100,500	100,500	2,307,000
<b>1922.</b>			
<b>Varvet.</b>			
Terrasseringsarbeten: å Galärvarvet .....	200,000	200,000	
Kajbyggnader:       »       » .....	200,000		
färjläge å Beckholmen .....	65,000		
förbindelsebro .....	500,000	765,000	
Allmänna byggnader: ångfärja .....	100,000	100,000	
Byggnader för torpeddept: kontor och verkstad .....	162,000		
torpedförråd .....	40,000		
värmeledning .....	40,000		
»    » ingenjördept: central för värme och elek- tricitet .....	125,000	367,000	
Motorer, arbetsmaskiner m. m.: torpeddepartementet .....	150,000		
ingenjördepartementet .....	100,000	250,000	
Elektrisk kraft och belysning m. m.: torpeddepartementet ..	40,000		
ingenjördepartementet .....	60,000	100,000	
<b>Stationen.</b>			
Kajbyggnader: förbindelsebro .....	500,000		
fyllning och kulvert vid Kastellholmssundet .....	60,000	560,000	
Allmänna byggnader: förändringar i kasärn II .....	40,000	40,000	
Elektrisk belysning .....	100,000	100,000	2,482,000
<b>1923.</b>			
<b>Varvet.</b>			
Terrasseringsarbeten: å Galärvarvet .....	100,000	100,000	
Transport	—	100,000	

	Kronor.	Kronor.	Kronor.
Transport	—	100,000	
Kajbyggnader: å Galärvarvet.....	100,000		
förbindelsebro .....	255,000	355,000	
Allmänna byggnader: grusning och makadamisering .....	20,000		
vatten- och avloppsledningar .....	30,000		
utvidgning av värmecentral .....	80,000	130,000	
Byggnader för artilleridept: ändring och tillbyggnad .....	92,000		
värmeledning.....	20,000		
»    » mindept: ändring av M D:s och T D:s byggnader .....	60,000		
utvidgning av värmeledning .....	10,000		
»    » ingenjördept: maskinverkstad .....	545,000		
värmeledning .....	100,500	827,500	
Motorer, arbetsmaskiner m. m.: artilleridepartementet.....	50,000		
ingenjör- » .....	100,000	150,000	
Transportmateriel: torpeddepartementet .....	15,000	15,000	
Elektrisk kraft och belysning: artilleridepartementet .....	20,000		
min- » .....	10,000		
ingenjör- » .....	50,000	80,000	
<b>Stationen.</b>			
Kajbyggnader: förbindelsebro .....	255,000		
rivning av Skeppsholmsbron .....	50,000	305,000	
Allmänna byggnader: förändringar i kasärn III .....	60,000		
vatten- och avloppsledning.....	50,000		
exercishus på Kastellholmen .....	190,000		
skjul för sjökrigshistoriska samlingar .....	30,000	330,000	
Elektrisk belysning .....	99,500	99,500	2,392,000
<b>1924.</b>			
<b>Varvet.</b>			
Terrasseringsarbeten: å Galärvarvet.....	200,000		
rivning av mellersta galärskjulet .....	10,000		
Transport	210,000		

	Kronor.	Kronor.	Kronor.
Transport	210,000		
Terrasseringsarbeten: rivning av stora slupsskjulet .....	20,000	230,000	
Kajbyggnader: å Galärvarvet.....	200,000		
Beckholmsbron .....	130,000	330,000	
Allmänna byggnader: järnförrådsbyggnad .....	209,000		
3 st. inventariékammare .....	201,000		
varvsmur och stängsel.....	24,000	434,000	
Byggnader för mindept:t ändring av råseglarhuset .....	70,000		
»    » ingenjörde:pt:t kontor och elektrisk verkstad	180,000		
smedja och kopparslagare-			
verkstad .....	230,000		
gjuteri .....	230,000	710,000	
Motorer, arbetsmaskiner m. m.: mindepartementet .....	50,000		
ingenjördepartementet .....	200,000	250,000	
Transportmateriel: ekipagedepartementet .....	20,000		
min-        » .....	2,000	22,000	
Elektrisk kraft och belysning: allmänna byggnader.....	30,000		
ingenjördepartementet .....	100,000	130,000	
<b>Stationen.</b>			
Kajbyggnader: förtöjningspirar för beredskaperna, 2 st.....	130,000	130,000	
Allmänna byggnader: förändring av uthus till förrådshus för			
beredskaperna .....	25,000		
grusning och makadamisering å Skepps-			
holmen .....	10,000		
marketenteri för beredskaperna .....	50,000		
grusning och makadamisering å Kastell-			
holmen .....	10,000		
vatten- och avloppsledningar å Kastell-			
holmen .....	30,000	125,000	2,361,000
<b>1925.</b>			
<b>Varvet.</b>			
Terrasseringsarbeten: å Galärvarvet.....	274 500		
rivning av norra Galärskjulet.....	6,900		
»    » stora slupsskjulet.....	31,900	313,300	
Transport	—	313,300	

	Kronor.	Kronor.	Kronor.
Transport	—	313,300	
Kajbyggnader: å Galärvarvet.....	200,000		
» Skeppsholmsvarvet .....	73,000	273,000	
Allmänna byggnader: virkesskjul .....	45,000		
varvsmur och stängsel.....	22,500		
grusning och makadamisering å Galär- varvet.....	40,000		
vatten- och avloppsledningar å Galär- varvet.....	100,000		
inventarienkammare, 3 st. ....	201,000		
grusning och makadamisering å Skepps- holmsvarvet .....	10,000		
vatten- och avloppsledningar.....	10,000	428,500	
Byggnader för ingenjördep:t: galvaniseringsverk .....	35,000		
träverkstad .....	205,000		
snickare- och målareverkstad .....	245,000		
värmeledning .....	100,200	585,200	
Motorer, arbetsmaskiner m. m.: ekipagodepartementet.....	5,000		
ingenjör- » .....	100,000		
byggnads- » .....	5,000	110,000	
Elektrisk kraft och belysning: allmänna byggnader.....	30,000		
artilleridepartementet .....	10,000		
ingenjör- » .....	100,000		
byggnads- » .....	3,000	143,000	
<b>Stationen.</b>			
Terrasseringsarbeten: å Skeppsholmen.....	211,000	211,000	
Kajbyggnader: å Skeppsholmen.....	59,000	59,000	
<b>Boställen</b> .....	277,000	277,000	2,400,000
<b>1926.</b>			
<b>Varvet.</b>			
Terrasseringsarbeten: järnvägsspår m. m. ....	249,700	249,700	
Kajbyggnader: å Galärvarvet.....	500,000	500,000	
Transport	—	749,700	

	Kronor.	Kronor.	Kronor.
Transport	—	749,700	
Allmänna byggnader: grusning och makadamisering .....	20,000		
vatten- och avloppsledningar .....	75,000	95,000	
Byggnader för artilleridep:t: artilleriförråd .....	105,000		
värmeledning .....	20,000		
» » ingenjördep:t: slip för torpedbåtar .....	380,000		
ändringar i äldre byggnader .....	50,000		
värmeledning .....	84,300	639,300	
Motorer, arbetsmaskiner m. m.: ingenjördepartementet .....	100,000	100,000	
Transportmateriel: » .....	125,000	125,000	
Elektrisk kraft och belysning: » .....	100,000	100,000	
<b>Stationen.</b>			
Terrasseringsarbeten: å Skeppsholmen .....	100,000	100,000	
Kajbyggnader: » » .....	100,000	100,000	
Allmänna byggnader: utvidgning av tvätt- och badanstalt... kolskjul .....	80,000 48,000	128,000	
<b>Gemensamma anläggningar.</b>			
Telefon .....	13,000	13,000	
<b>Boställen.</b>			
Bostadshus .....	200,000		
Planeringar m. m. ....	50,000	250,000	2,400,000
<b>1927.</b>			
<b>Varvet.</b>			
Kajbyggnader: å Galärvarvet .....	414,000	414,000	
Allmänna byggnader: varvsmur och stängsel .....	6,000	6,000	
Byggnader för ingenjördep:t: ångslups- och motorverkstad slip för torpedbåtar .....	270,000 200,000		
skjul för torpedbåtar .....	170,000		
värmeledning .....	100,000	740,000	
Motorer, arbetsmaskiner m. m.: ingenjördepartementet .....	300,000	300,000	
Transportmateriel: » .....	125,000	125,000	
Elektrisk kraft och belysning: » .....	200,000	200,000	
Transport	—	1,265,000	

	Kronor.	Kronor.	Kronor.
Transport	—	1,265,000	
<b>Boställen.</b>			
Bostadshus	400,000		
Planering m. m.	50,000		
Gas-, vatten- och avloppsledningar	135,000		
Elektrisk belysning	30,000	615,000	2,400,000
<b>1928.</b>			
<b>Varvet.</b>			
Byggnader för ingenjördep:t: ångpanneverkstad	320,000		
uppbalningsslip och nybyggnadsbädd	290,000		
skjul för plåtbåtar	174,000	784,000	
Motorer, arbetsmaskiner m. m.: ingenjördepartementet	500,000	500,000	
Elektrisk kraft och belysning: »	90,000	90,000	
<b>Boställen.</b>			
Bostadshus	876,000		
Planering, vägar m. m.	30,000		
Gas-, vatten- och avloppsledningar	100,000		
Elektrisk belysning	20,000	1,026,000	2,400,000
<b>1929.</b>			
<b>Varvet.</b>			
Motorer, arbetsmaskiner m. m.: ingenjördepartementet	325,000	325,000	
<b>Boställen.</b>			
Bostadshus	983,000		
Planering m. m.	100,000		
Gas-, vatten- och avloppsledningar	65,000		
Elektrisk belysning	50,000	1,198,000	1,523,000

d) Tablå över kostnadernas fördelning enligt schematisk arbetsplan för utförande av Stockholmsförslaget.

## d) Tablå över kostnadernas fördelning enligt schematisk

	V a r v e t s o m r å d e.						
	Terrassering och spår- anordningar.	Kajbygg- nader och broar.	Byggnader för allm. varvsdrift.	Byggnader för varvs- dep:ten.	Motorer, arbets- maskiner m. m.	Transport- materiel m. m.	Elektrisk kraft och belysning.
1917 och 1918 .....	100,000	100,000	60,000	778,000	—	—	—
1919 .....	200,000	300,000	18,500	832,000	—	—	—
1920 .....	200,000	500,000	—	551,500	100,000	—	40,000
1921 .....	120,000	559,000	130,000	435,500	100,000	—	220,000
1922 .....	200,000	765,000	100,000	337,000	250,000	—	100,000
1923 .....	100,000	355,000	130,000	827,500	150,000	15,000	80,000
1924 .....	230,000	330,000	434,000	710,000	250,000	22,000	130,000
1925 .....	313,300	273,000	428,500	585,200	110,000	—	143,000
1926 .....	249,700	500,000	95,000	639,300	100,000	125,000	100,000
1927 .....	—	414,000	6,000	740,000	300,000	125,000	200,000
1928 .....	—	—	—	784,000	500,000	—	90,000
1929 .....	—	—	—	—	325,000	—	—
Summa	<b>1,713,000</b>	<b>4,096,000</b>	<b>1,402,000</b>	<b>7,250,000</b>	<b>2,185,000</b>	<b>287,000</b>	<b>1,103,000</b>

## arbetsplan för utförande av Stockholmsförslaget.

Stationens område.				Gemensamt.	Boställen m. m.				Summa.
Terrasser- ring och vägarbeten.	Kajbygg- nader och broar.	Allmänna byggnader m. m.	Elektrisk belysning.		Telefon.	Bostads- hus.	Planering, vägar m. m.	Gas-, vatten- och avlopps- ledningar.	
—	—	300,000	—	—	62,000	—	—	—	1,400,000
74,000	150,000	565,000	—	—	125,500	—	—	—	2,265,000
—	450,000	290,000	—	—	108,500	—	—	—	2,240,000
—	452,000	190,000	100,500	—	—	—	—	—	2,307,000
—	560,000	40,000	100,000	—	—	—	—	—	2,482,000
—	305,000	330,000	99,500	—	—	—	—	—	2,392,000
—	130,000	125,000	—	—	—	—	—	—	2,361,000
211,000	59,000	—	—	—	277,000	—	—	—	2,400,000
100,000	100,000	128,000	—	13,000	200,000	50,000	—	—	2,400,000
—	—	—	—	—	400,000	50,000	135,000	30,000	2,400,000
—	—	—	—	—	856,000	50,000	100,000	20,000	2,400,000
—	—	—	—	—	983,000	100,000	65,000	50,000	1,523,000
<b>385,000</b>	<b>2,206,000</b>	<b>1,968,000</b>	<b>300,000</b>	<b>13,000</b>	<b>3,012,000</b>	<b>250,000</b>	<b>300,000</b>	<b>100,000</b>	<b>26,570,000</b>



Gräns för fästnings "skyddsområde" (fjergens från fästningen vända kant anger denna gräns)

1:100000

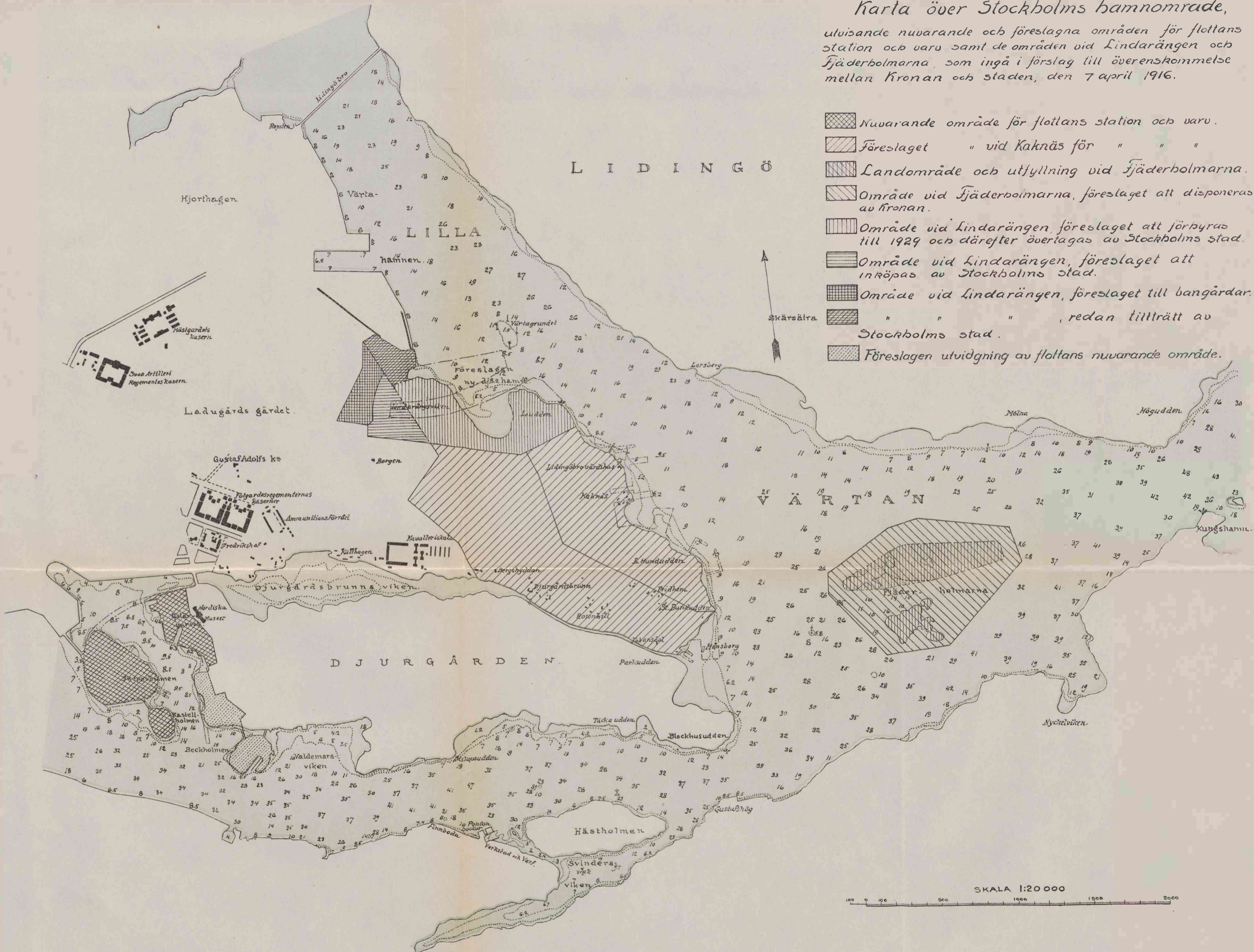
1000










5000

10000 Meter

Karta över Stockholms hamnområde,

utvisande nuvarande och föreslagna områden för flottans station och varu samt de områden vid Lindarängen och Fjäderholmarna, som ingå i förslag till överenskommelse mellan Kronan och staden, den 7 april 1916.

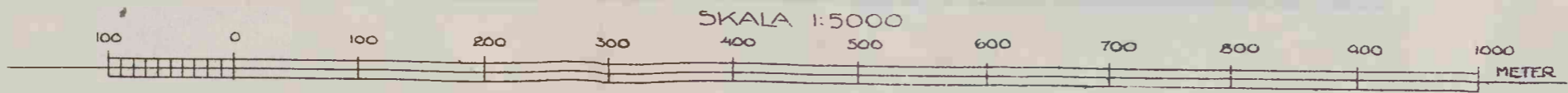


-  Nuvarande område för flottans station och varu.
-  Föreslaget " vid Kaknäs för " " "
-  Landområde och utfyllning vid Fjäderholmarna.
-  Område vid Fjäderholmarna, föreslaget att disponeras av kronan.
-  Område vid Lindarängen, föreslaget att förbyras till 1929 och därefter övertagas av Stockholms stad.
-  Område vid Lindarängen, föreslaget att inröpas av Stockholms stad.
-  Område vid Lindarängen, föreslaget till bangårdar.
-  " " " " , redan tillträtt av Stockholms stad.
-  Föreslagen utvidgning av flottans nuvarande område.

# 1916 ÅRS FLOTTSTATIONS KOMMITTES förslag till OMBYGGNAD och UTVIDGNING av FLOTTSTATIONEN i STOCKHOLM.



BYGGNADER ATT UPPFÖRAS ENLIGT FÖRSLAGET  
 " SOM NU FINNAS



AEQUIDISTANS + 5.00 MET.  
 NIVÅKURVORNA HÄNFÖRA SIG TILL M.V.Y.  
 M.V.Y. + 4.00 MET. ÖVER STOCKHOLMS SLUSSTRÖSKEL



ASKRIKEFJÄRDEN:

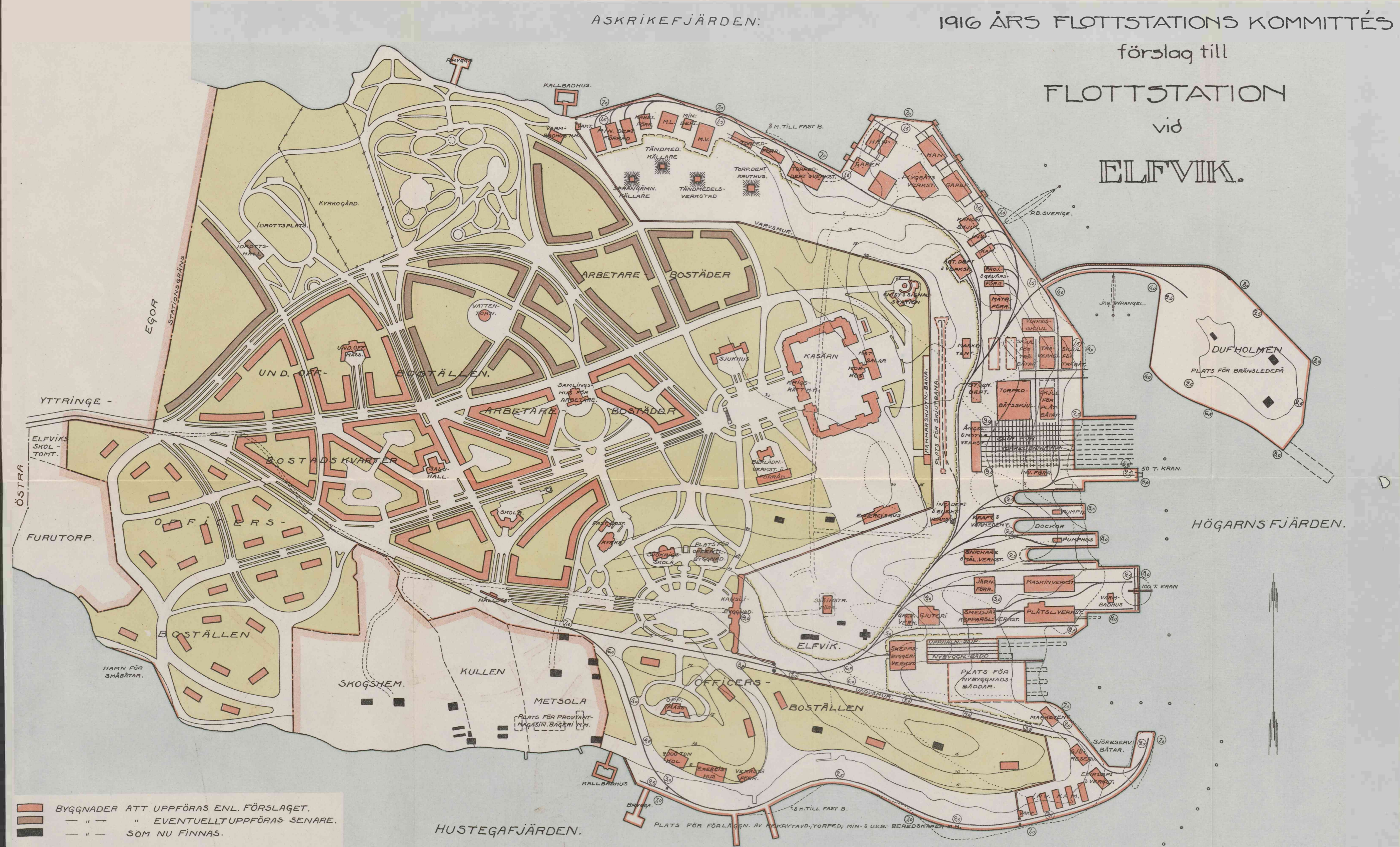
1916 ÅRS FLOTTSTATIONS KOMMITTÉS

förslag till

FLOTTSTATION

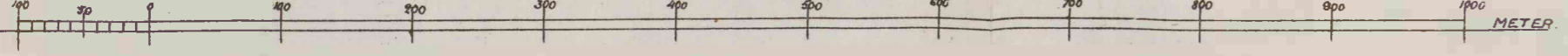
vid

ELFVIK.



- BYGGNADER ATT UPPFÖRAS ENL. FÖRSLAGET.
- " " " EVENTUELLT UPPFÖRAS SENARE.
- " " " SOM NU FINNAS.

SKALA = 1:5000.



REQUIDISTANS = 5,0 METER.  
 NIVÅKURVORNA HÄNFÖRA SIG TILL M.V.V.  
 M.V.V. = 4,0 METER ÖVER STOCKHOLMS SLUSSTRÖSKEL.

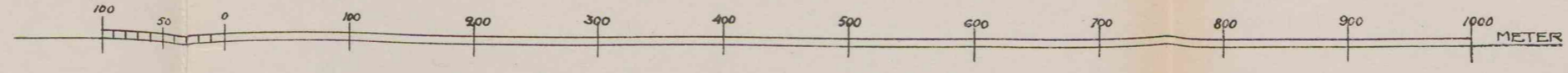
# 1916 ÅRS FLOTTSTATIONS KOMMITTÉES förslag till FLOTTSTATION vid SÖDERGÄRN.



- BYGGMÅDER ATT UPPFÖRAS ENL. FÖRSLÅGET.
- " " " EVENTUELLT UPPFÖRAS SENARE.
- " " " SOM NU FINNAS.

REQUISITSTANS = 50 MET.  
NIVÅRURVORNA HÄNFÖRA SÄG TILL M.V.L.  
M.V.L. = 40 MET. ÖVER STOCKHOLMS SLUSSSTRÖMEL.

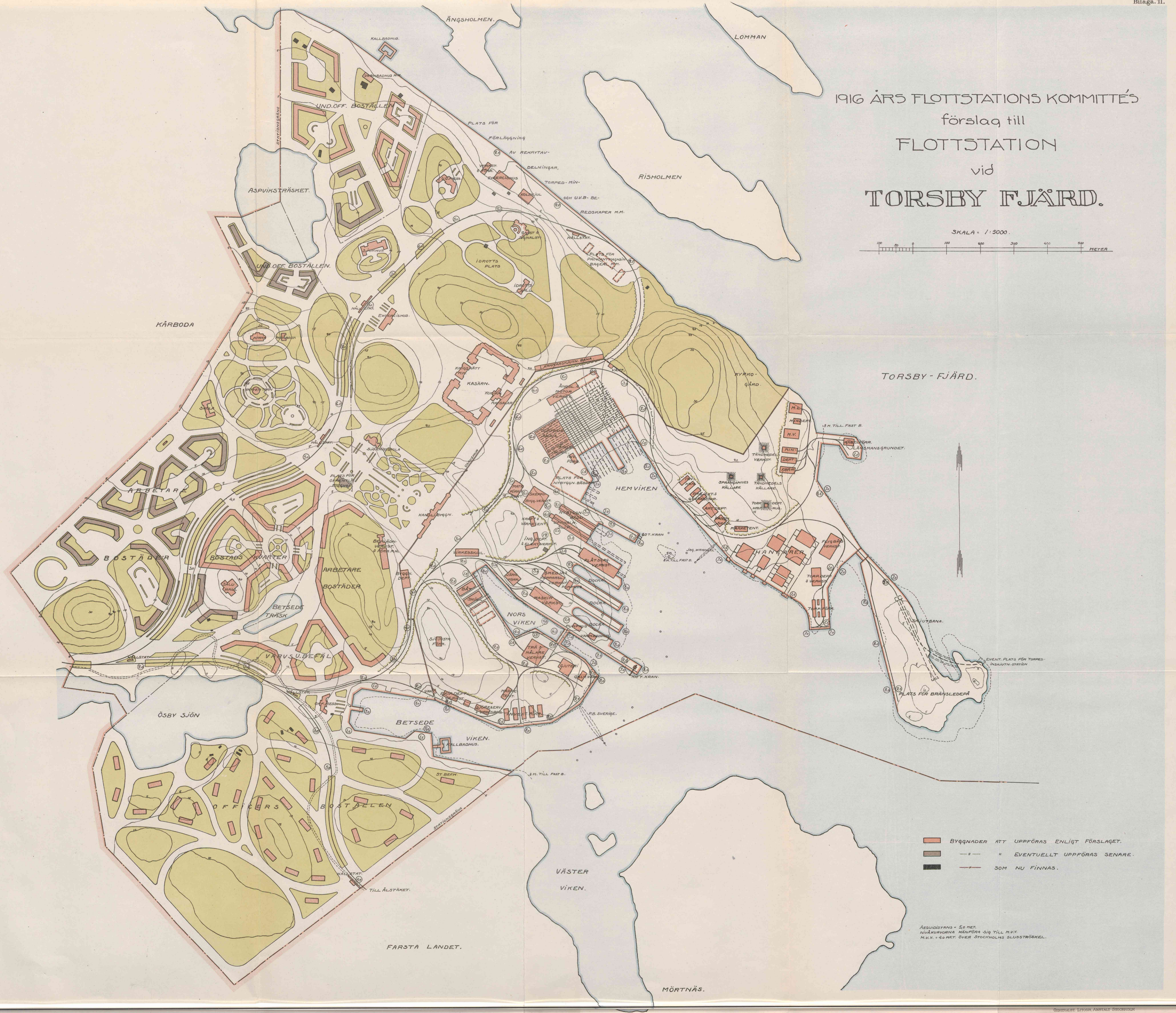
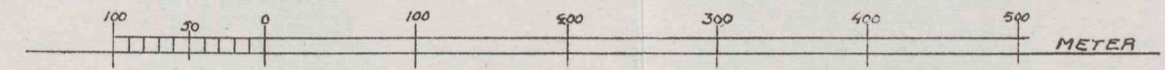
SKALA = 1:5000



GESTÄM: LITTON & HULTSTAD, STOCKHOLM.

# 1916 ÅRS FLOTTSTATIONS KOMMITTÉ'S förslag till FLOTTSTATION vid TORSBY FJÄRD.

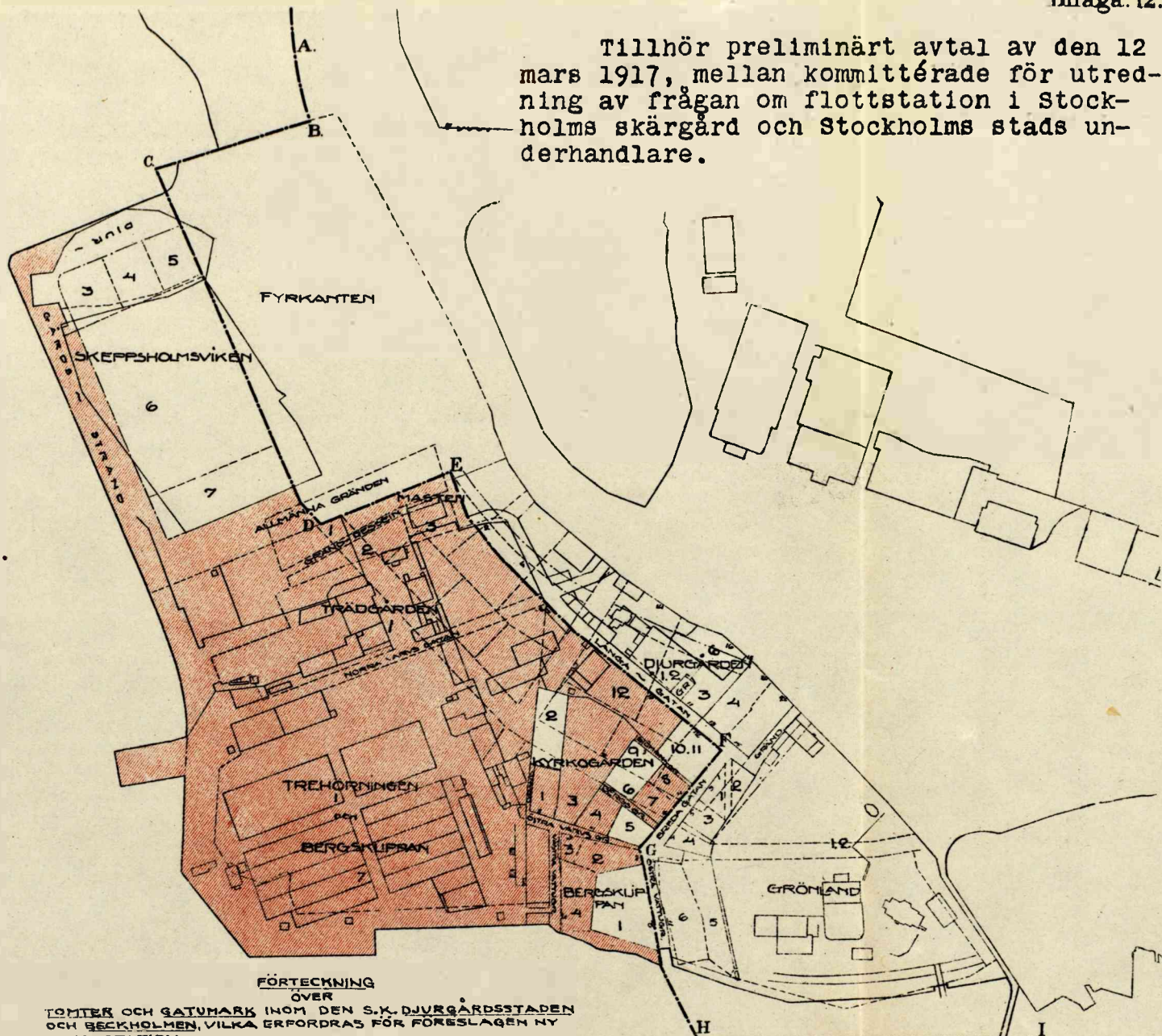
SKALA = 1:5000.



- BYGGNADER ATT UPPFÖRAS ENLIGT FÖRSLAGET.
- " " " EVENTUELLT UPPFÖRAS SENARE.
- " " " SOM NU FINNAS.

ÅESUDISTANS = 50 MET.  
NIVÅKURVORNA HÄNFÖRA SIG TILL M.V.V.  
M.V.V. = 4.0 MET. ÖVER STOCKHOLMS SLUSSTRÖSKEL.

Tillhör preliminärt avtal av den 12 mars 1917, mellan kommittéade för utredning av frågan om flottstation i Stockholms skärgård och Stockholms stads underhandlare.



**FÖRTECKNING ÖVER**

**TOMTER OCH GATUMARK INOM DEN S.K. DJURGÅRDSSTADEN OCH BECKHOLMEN, VILKA ERFORDRAS FÖR FÖRESLAGEN NY FLOTTSTATION.**

**A. STADEN TILLHÖRIG MARK.**

**1) TOMTER:**

- KVARTERET MASTEN: DEL AV N:01, HELA N:03,
- TRÄDGÅRDEN: DEL AV N:01, HELA N:02,
- TREHÖRNINGEN: N:01 OCH KV. BERGSKLIPPAN N:07,
- KYRKOGRÅDEN: N:RIS 1, 3, 4, 7, 8 OCH 12.
- BERGSKLIPPAN: N:RIS 2, 3 OCH 4.

**2) GATUMARK:**

- DELAR AV DJURGÅRDSSTRAND,
- ALLMÄNNA GRÄND,
- EN GRÄND-DESSEIN,
- DEL AV LÅNGA GATAN,
- UTFYLLNINGAR I SALT SJÖN INVID DJURGÅRDSSTADEN,
- DEL AV NORRA VARVS GATAN,
- SÖDMANSGRÄND,
- BERGSGRÄND,
- ÖSTRA VARVSGRÄND,
- EN GRÄND,
- VÄSTRA VATTUGRÄND,
- UTFYLLNINGAR I SALT SJÖN INVID BECKHOLMEN.

**B. ENSKILDA TILLHÖRIG MARK.**

**1) TOMTER:**

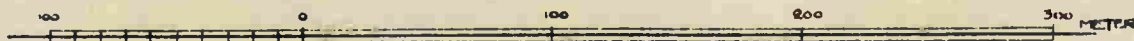
- KVARTERET SKEPPSHOLMSVIKEN: N:RIS 3, 4, 5, 6 OCH 7,
- KYRKOGRÅDEN: N:RIS 2, 5, 6, 9 OCH 10, 11.
- BERGSKLIPPAN: N:01,
- GRÖNLAND: N:07 (BECKHOLMEN).

**2) GATUMARK:**

- DELAR AV DJURGÅRDSSTRAND.

I RÖDT ANGIVAS DE OMRÅDEN, SOM INGÅ I AVTAL MELLAN DELEGERADE FÖR KRONAN OCH STOCKHOLMS STAD.

SKALA 1:2000



Tillhör preliminärt avtal av den 12 mars 1917, mellan kommitterade för utredning av frågan om flottstation i Stockholms skärgård och Stockholms stads underhandlare.

