

## Nr 150.

Av herr **Månsson**, om anvisande av ett belopp av en miljon kronor för modernisering av flottans varv i Karlskrona m. m.

I bilaga till 1916 års statsverksproposition, femte huvudtiteln, förekommer ett äskande om ett extra anslag av 250,000 kr. för utvidgning och modernisering av flottans varv i Karlskrona.

I ingressen till äskandet erinras om en skrivelse av den 30 maj 1913 angående regleringen av utgifterna under riksstatens femte huvudtitel för år 1914, i vilken skrivelse riksdagen anhållit hos Kungl. Maj:t om utredning angående Karlskrona örlogsvarvs utvidgning och modernisering, i syfte att å varvet skulle kunna utföras nybyggnader av pansarbåtar och andra krigsfartyg samt framläggande av det förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Denna skrivelse föranledde, att en kommitté tillsattes den 2 april 1914 under ordförandeskap av varvschefen vid flottans station i Karlskrona, kommendören A. B. Juel. Den 23 mars 1915 avgav kommittén utredning och förslag, innebärande att åtgärderna för verkstädernas utveckling och maskinernas anskaffande skulle verkställas successivt i tre perioder. Utvecklingsskedena borde bli följande:

1:a skedet: de moderniseringsarbeten, som voro nödvändiga för att ställa verkstäderna i nivå med den moderna utvecklingen för fyllande av de krav, som hittills ställts på Karlskrona varv;

2:a skedet: de förändringar och utvidgningar, som borde vidtagas för att sätta varvet i stånd att jämte vanliga underhållsarbeten samtidigt hava under byggnad intill fyra undervattensbåtar eller en jagare och två undervattensbåtar; samt

3:e skedet: de förändringar och utvidgningar, som vore nödvändiga för att samtidigt med ovannämnda underhållsarbeten och nybyggnader kunna på rimlig tid bygga en första klass pansarbåt.

Enligt verkställda beräkningar skulle kostnaderna ställa sig på följande sätt:

|                 |              |           |
|-----------------|--------------|-----------|
| 1:a skedet..... | kronor       | 969,200   |
| 2:a skedet..... | »            | 365,700   |
| 3:e skedet..... | »            | 941,400   |
|                 | Summa kronor | 2,276,300 |

Marinförvaltningen och chefen för marinstaben ha den 19 nov. 1915 avgivit gemensamt utlåtande. De ha därvid förklarar sig anse, att rörande de ovannämnda första och andra skedena arbetet utföres samtidigt. Där emot anse de, att frågan om utförande av de arbeten, som enligt förslaget skulle tillhöra tredje skedet och draga en kostnad av 941,400 kr., borde ställas på framtiden, i främsta rummet i avvaktan på de erfarenheter, som det pågående världskriget kunna komma att lämna i avseende på eventuella modifikationer i fråga om för våra förhållanden lämpliga fartygstyper och försvarsanordningar i övrigt.

Vid föredragandet av ärendet i konseljen yttrade departementschefen, att ärendet ännu icke förelåg i det skick, att det kunde underställas Kungl. Maj:ts prövning. Men med hänsyn till vikten av att frågan snarast möjligt vinner sin lösning ansåg han emellertid, att medel för ändamålet borde tagas i beräkning vid framställningen till riksdagen i fråga om anslagsbehoven för 1917. Kostnaderna syntes honom bliva 1,250,000 kr. och därav borde för 1917 upptagas ett belopp av, som nyss nämnts, 250,000 kr.

Undertecknad är dock av den mening, att moderniseringen av örlogsvarvet i Karlskrona ej bör få anstå, utan att den skyndsammast bör genomföras, även vad det tredje skedet beträffar, så att en bädd kan bli klar fortast möjligt för byggande av handelsångare för statens egen räkning. Bädde bör anordnas så, att handelsångare av upp till 8,000 ton kunna byggas på den, d. v. s. anordnas för pansarbåtsbygge om sådant skulle anses erforderligt.

Den tid som världskriget rasat har visat svenska folket, vilka olägenheter som kunna uppstå, när ej samhället har en egen handelsflotta till sitt förfogande.

Under många år har staten gett ut betydande belopp i form av subsidier för framlockande av en stor handelsflotta och i form av tullrestititioner för att underlätta byggandet av handelsfartyg inom landet. Syftet från det allmännas sida har tydligen varit, att vårt folkhushåll skulle komma att förfoga över en avsevärd del av det handelstonnage, som det behöfve och dra nytta härav.

Den kris vi genomgå har emellertid visat oss, att det förhållandet, att enskilda medlemmar av nationen förfoga över ett betydande tonnage, alls icke är liktydigt med att nationen själv har något nämnvärt gagn därav eller ersättning för vad det kostat på skapandet av detta tonnage. När det svenska samhället under krisen befunnit sig på gränsen till nödtillstånd och det har sett mörkt ut med möjligheterna att få in tillräckligt med spannmål och fodermedel i landet, ha de med väldiga summor subsidierade rederierna ändå begagnat sig av nödtillståndet och höjt frakterna, stundom, som det visades i remissdebatten, med 400 % och däröver, så att en säck spannmål eller foderämnen genom fraktförhöjningen ofta fördyrats med över fem kronor. Rederiföretagen ha under sådana förhållanden givit väldiga vinster och ofta har inköpspriset för en ångare tjänats in på få månader. Det svenska samhället har under denna tid haft rik anledning att bittert ångra, att det icke skaffat sig en egen handelsflotta för de millioner det skänkt bort i subsidier och de ännu flera millioner, som det lånat rederierna. Hade det gjort så, skulle under denna tid staten på sin rederinäring säkerligen tjänat in lika mycket, som gått åt för krigsflottans underhåll. Att rederirörelsen även under de normala tider, som föregingo världskriget, ingalunda var någon dålig affär, framgår bl. a. av följande axplockning ur de tyska rederibolagens ställning vid slutet av år 1913, det sista år de före världskatastrofens utbrott fingo arbeta ostörda.

*Översikt över de tyska rederiernas och skeppsvarvens finansiella ställning 1913.*

|   | Aktiekapital<br>i 1,000-tal mark | 1913 års<br>bruttoinkomst<br>i 1,000 mark |
|---|----------------------------------|---|
| A.G. »Ems», Emden och Leer.....                     | 700                              | 246                                       |
| A.G. »Reederei Juist», Norden.....                  | 300                              | 126                                       |
| Atlantic, A.-B., Bremen.....                        | 1,150                            | 546                                       |
| Dampfschiffahrtsges. »Argo», Bremen.....            | 8,500                            | 3,509                                     |
| Dampfschiffahrtsges. »Neptun», Bremen.....          | 5,000                            | 2,846                                     |
| Dampfschiffsreederei Horn, A.-B., Lübeck.....       | 3,500                            | 1,184                                     |
| Deutsch-Australische Dampfschiffsges., Hamburg..... | 20,000                           | 12,149                                    |
| Deutsche-Dampfschiff.-Ges. »Hansa», Bremen.....     | 25,000                           | 11,829                                    |
| Deutsche-Dampfschiff.-Ges. »Kosmos», Hamburg.....   | 14,000                           | 9,906                                     |
| Deutsche Levante-Linie, Hamburg.....                | 9,000                            | 6,754                                     |
| Deutsch Ost-Afrika-Linie, Hamburg.....              | 10,000                           | 5,469                                     |
| Flensburger Dampfer-Companie, Flensburg.....        | 2,000                            | 994                                       |
| Hamburger-Amerika-Linie, Hamburg.....               | 157,500                          | 69,343                                    |
| Hamburg-Bremer-Afrika-Linie, Bremen.....            | 5,500                            | 1,593                                     |
| Hamburg-Südamer. Dampfschiff.-Ges., Hamburg.....    | 25,000                           | 14,292                                    |
| Hanseatische Dampfschiffahrts.-Ges., Lübeck.....    | 300                              | 262                                       |

|   | Aktiekapital<br>i 1,000-tal mark | 1913 års<br>bruttoinkomst<br>i 1,000 mark |
|---|----------------------------------|---|
| »Kurland», Dampfschiff.-A.G., Stettin .....                               | 273                              | 252                                       |
| »Midgard», Deutsche Seeverk.-A.G., Nordenham .....                        | 3,500                            | 1,374                                     |
| Neue Dampfer-Companie, Kiel.....  | 1,500                            | 437                                       |
| Norddeutsche Frachtdampfschiff. A.G., Flensburg .....                     | 820                              | 187                                       |
| Norddeutscher Lloyd, Bremen .....   | 125,000                          | 60,703                                    |
| Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei A.G., Olden-<br>burg ..... | 3,603                            | 1,902                                     |
| Ostsee-Dampfschiffahrts-Ges., Stettin .....                               | 450                              | 342                                       |
| Ocean-Dampfer A.G., Flensburg .....                                       | 1,200                            | 482                                       |

Fördelarna för staten av att på sitt eget varv bygga sig en egen handelsflotta och hålla denna gående i s. k. vild sjöfart, främst naturligtvis i sin egen frakttjänst, då så lämpar sig och är behövt, äro påtagliga.

Endast några må här anföras:

För det första uppstår den fördelen för staten, att varvet kan drivas långt billigare än vad nu är fallet, beträffande dess förvaltning och säkert även beträffande inköp av en del behövt råmateriel, om verksamheten kan hållas i full gång genom byggandet av handelsångare den tid ej krigsskeppsbygge pågår. Härtill kommer, att varvet då jämt kan ha tillgång till en upptränad arbetarestam med jämn och god inkomst och genom denna tillgång till tränade arbetare kunna då ock behövtliga krigsskeppsbyggen bli långt billigare än de annars skulle bli.

För det andra måste det anses av stort värde för personalen i örlogsflottan, att den under vissa tider får vistas i kofferdisjöfartens tjänst. Alla sjökrigshistoriens mest berömda män fingo sin utbildning i handelssjöfarten, och ännu på 1860—70-talen var det så gott som regel i vår svenska flotta, att dess officerare foro något eller några år till kofferdis eller tjänstgjorde i främmande mariner. Denna sed synes nu vara bortlagd i vårt land, av vad anledning är ej känt.

För det tredje och viktigaste är det att förutse, att det lång tid efter världskrigets slut blir stor brist på tonnage i »tramp» — eller den s. k. »vilda» sjöfarten. Dels ha en mängd båtar sänkts av minor och undervattensbåtar, dels torde de europeiska varven under bortåt två år föga ha varit sysselsatta med byggandet av handelsfartyg i jämförelse med vad som varit fallet åren före kriget. Dessutom kan det väl anses som givet, att då sjöfarten efter ett fredsslut åter fullt frigives, det kommer att bli en rusning efter tonnage, som kommer fraktpriset att stiga kanske ännu högre än det är nu, och i varje fall kommer detta pris att hålla sig oskäligt högt, till fördel för några aktieägare i rederiföretagen, men till stor för-

dyring av födo- och fodermedel för hela nationen och därmed ock till skada även för vårt lands konkurrenskraft på världsmarknaden. Slutligen har under det sista årtiondet på fraktmarknaden visat sig en tendens till trustbildning, som kan bli utsugande för land och folk och som säkert skall efter kriget snabbt påskyndas av de ledande inom sjöfarten, på det att de på så sätt må lägga jordens folk skattskyldiga under sig. Därför är det maktpåliggande, att svenska staten i tid börjar bygga sig åtminstone en liten egen handelsflotta.

Kostnaderna för en ny bädd av sådan storlek, att på den kunde byggas en 8,000-tonångare, skulle gå till 1,200,000 kronor, så som förhållandena vid Karlskronavarvet äro nu. Men sedan det i utredningen skisserade första och andra utvecklingsskedet av varvet blir färdigt, erfordras det endast 990,000 kronor för att tredje utvecklingsskedet skulle fullföljas så långt, att man på varvet kunde raskt bygga en ångare av nämnd storlek, och därtill får man för samma summa sådana förändringar i plåtslagarverkstaden, som tarvas för byggandet av handelsfartyg. Sedan erfordras endast några för sådant bygge ej behöfliga maskiner för att man, om man så vill, även skall kunna bygga pansarbåtar på bädden.

Undertecknad får därför hemställa,

att riksdagen må, med avslag av Kungl. Maj:ts förslag i berörda punkt och i avvaktan på den proposition angående beviljande av anslag för utvidgning och modernisering av flottans varv i Karlskrona, Kungl. Maj:t må komma att till riksdagen avlåta för modernisering av flottans varv i Karlskrona, bland de extra anslagen å femte huvudtiteln för år 1917 beräkna ett belopp av en million kronor samt hemställa, att moderniseringen av varvet måtte ske så fort detta utan avsevärd fördyring av kostnaderna låter sig göra och verkställas på sådant sätt, att bädd beredes och anordningar i övrigt vidtagas i och för byggandet på varvet av handelsångare av upp till 8,000 tons dräktighet för statens eget behov.

Stockholm den 25 januari 1916.

*Fabian Månsson.*