

Nr 140.

Av herr **Holmgren**, om vissa anslag till flottans varv i Karlskrona.

I statsverkspropositionen till innevarande års riksdag, fjärde huvudtiteln (sid. 290—291) anmäldes, att i förslaget till beräkning av utgifterna under nämnda huvudtitel för budgetåret 1928—1929 icke upptagits anslag för vissa ändamål, vartill marinförvaltningen hemställt om medelsanvisning, däribland

för moderna arbetsmaskiner vid flottans varv i Karlskrona kronor 75,000
och för utvidgning av Karlskrona varvs kraftcentral » 171,900.

I. *Beträffande behovet av moderna arbetsmaskiner* har undertecknad av handlingarna i ärendet inhämtat följande.

I varvschefens vid flottans station i Karlskrona förslag rörande varvets medelsbehov hemställdes bland annat om ett extra anslag för nämnda ändamål å 134,250 kronor. För att driften vid verkstäderna måtte kunna skötas på ett ekonomiskt tillfredsställande sätt ansågs behöfligt att anskaffa:

1 st. kuggskärningsmaskin	cirka	36,000	kronor
2 » balanseringsmaskiner	»	28,000	»
1 » kallstukmaskin	»	10,000	»
2 » slipmaskiner	»	37,000	»
2 » kuggväxelmotorer	»	7,050	»
3 » 2 hkr. motorer	»	3,200	»
1 » stans- och klippmaskin	»	13,000	»

Summa cirka 134,250 kronor.

Marinförvaltningen yttrade härom följande:

»Enär användandet av moderna arbetsmaskiner medför betydande besparing både i tid och kostnad samt möjliggör arbetens utförande med största noggrannhet, och då, enligt vad marinförvaltningen inhämtat, en del av varvets äldre maskiner äro slitna och ej längre ändamålsenliga, finner marinförvaltningen sig böra för närvarande tillstyrka framställningen i så måtto, att ett belopp av 75,000 kronor anvisas för anskaffning av de maskiner, som i första hand erfordras.»

Enligt uppgift avsågs därmed anskaffning av 2 stycken balanseringsmaskiner, 1 stycken kallstukningsmaskin och 2 stycken slipmaskiner.

Vidkommande dessa maskiner hade varvschefen anfört i huvudsak följande.

Behovet av *balanseringsmaskiner* hade sedan länge visat sig kännbart, så mycket mer som arbeten, som dessa maskiner utförde, ej kunde beställas borta. Redan nu vore tvenne maskiner nödvändiga, en för mindre och en för större arbetsstycken. Avsaknaden av balansanordningar för dynamisk balansering kunde bliva ödesdiger, enär vid reparation av turbiner och elektriska rotoror m. m. tillfredsställande balansering icke kunde verkställas, vilket kunde hava till följd betydligt förminskad driftsäkerhet eller till och med äventyra maskinens användning ombord.

Kallstukningsmaskinen erfordrades för att nagel av dimension $\frac{1}{2}$ " och mindre skulle kunna konkurrensförmåigt tillverkas vid varvet. Bult- och nageltillverkning hade vid varvet hittills skett medelst en varmstukningsmaskin med tillhörande ugn och sax. Med denna maskin hade nagel över $\frac{1}{2}$ " kunnat tillverkas billigare än marknadspriset. Mindre nagel, som vid nagelfabriken stukas kall, kunde däremot icke med varmstukningsmaskiner framställas till marknadspris.

Genom bult- och nageltillverkningen vid varvet vunnes den fördelen, att något stort lager av dessa artiklar icke behövde hållas i förråd, varjämte varvets beroende av bult- och nagelfabriker kunde avsevärt reduceras.

Slipmaskinerna avsågos utgöra en större rundslipningsmaskin och en planslipningsmaskin. Dessa maskiner vore erforderliga för vinnande av tidsbesparing och bättre resultat vid utförande av vissa arbeten, som krävde särskild noggrannhet.

Det synes mig vara av stor vikt, att verkstäderna vid flottan förses med moderna arbetsmaskiner för utförande av där förekommande arbeten. Tillgång på sådana maskiner måste nämligen anses nödvändig, för att de arbeten, som äro behöfliga för fartygsmaterielens uppehållande i stridsförmåga skick skola kunna på ett tillfredsställande och snabbt sätt ombesörjas; för ordnande av en ekonomisk varvsdrift är det ock en förutsättning, att moderna arbetsbesparande maskiner komma till användning. Härigenom vinnes ock fördelen, att erforderliga arbeten i största möjliga omfattning kunna utföras på flottans egna varv.

Med hänsyn härtill anser jag, att ifrågakvarande av marinförvaltningen framställda krav bör tillgodoses.

II. *Beträffande utvidgning av Karlskrona varvs kraftcentral* får jag hänvisa till bifogade utdrag av marinförvaltningens underdåniga skrivelse den 31 augusti 1927 angående regleringen av utgifterna under riksstatens fjärde huvudtitel för budgetåret 1928—1929 samt avskrift av samma ämbetsverks underdåniga skrivelse den 27 september 1927.

Av vad marinförvaltningen sålunda anfört synes mig framgå, att den föreslagna utvidgningen av Karlskrona varvs kraftcentral är nödvändig.

På grund av ovan angivna förhållanden får jag föreslå,

att riksdagen måtte besluta att för budgetåret 1928—1929 anvisa

dels för anskaffning av moderna arbetsmaskiner för flottans varv i Karlskrona ett extra reservationsanslag av 75,000 kronor,

dels ock för utvidgning av Karlskrona varvs kraftcentral ett extra reservationsanslag av 171,900 kronor.

Stockholm den 20 januari 1928.

Bj. Holmgren.

Utdrag.

Till Konungen.

Marinförvaltningen får härmed avgiva underdånigt förslag till beräkning av utgifterna under riksstatens fjärde huvudtitel, avdelning III, sjöförsvaret, för budgetåret den 1 juli 1928—den 30 juni 1929 i de delar, som tillhöra marinförvaltningens befattning.

Utvidgning av Karlskrona varvs kraftcentral.

Driften vid flottans varv i Karlskrona har under årens lopp i överensstämmelse med den allmänna industriella utvecklingen blivit alltmer beroende av tillgång på maskinkraft. För tillgodoseende på mera ekonomiskt sätt av detta kraftbehov, som till en början kunde besörjas med lokala ånganläggningar, har man alltmer även å varvet övergått till kraftdistribution på elektrisk väg från en central kraftkälla, varvets kraftcentral. Denna utbyggdes först för ångdrift, men utvidgades i samband med anläggande å varvet av den nya torpedverkstaden år 1909 med en dieselmotor (å c:a 150 kw). Nästa steg togs år 1914, då med användandet av ett av 1913 års riksdag beviljat anslag kraftcentralen anslöts till Hemsjö kraftaktiebolags kraftdistributionsnät med Karlskrona stads elektricitetsverk som mellanhand. Samtidigt härmed verkställdes en elektrifiering av belysnings- och kraftbehovet även å flottans station, så att från nämnda tid alla marinens kasli-, kasern-, förråds- m. fl. byggnader inom stadens område äro anslutna till »Karlskrona varvs kraftcentral» eller som den även benämnes »marinens elektricitetsverk i Karlskrona». Det effektbelopp, som enligt det ursprungliga, med staden uppgjorda kontraktet av marinen fick uttagas, uppgick till 150 kw. Då det totala effektbeloppet var avsevärt större, ägde parallellkörning rum mellan den från staden erhållna elektriska effekten och marinens egna primära kraftkällor, företrädesvis dieselmotorer, men vid behov även de äldre ångmaskinerna. Då emellertid med stegrad maskindrift å varvet effektbehovet ständigt stigit, har det från staden uttagna effektbehovet måst ökas, så att det för närvarande uppgår till ca 500 kw. För denna steg-

rade effekts tillgodogörande ha i kraftcentralen och å varvet huvudsakligen genom av riksdagen år 1918 beviljade anslag anordnats ytterligare omformare och transformatorer. Några nya primära kraftkällor hava emellertid hittills ej uppsatts i varvets kraftcentral, fränsett ett mindre, ur undervattensbåten nr 1 vid dess slopande uttaget dieselmotoraggregat. Under den tid, som förflutit efter anslutningen till Karlskrona stad, hava emellertid även villkoren för kronans kraftabonnemang från staden blivit för kronan mindre gynnsamma. Vid utgången av den ursprungliga kontraktstiden, som var 10-årig, fordrade staden för fortsatt kraftleverans väsentligt högre priser, vilka marinförvaltningen vid det nya kontraktets tecknande nödgades godtaga. Samtidigt förklarade sig staden, som i det första kontraktet förbundet sig att vid driftavbrott å kraftlinjen från Hemsjö omedelbart igångsätta sina egna primärkraftkällor (dieselmotorer) och medelst dessa leverera hela den överenskomna s. k. årseffekten, ej längre kunna garantera hela effekten, utan ville endast förbinda sig att *i mån av tillgång* tillförsäkra kronan årseffekten. I saknad av resurser att på annat sätt tillgodose marinens växande kraftbehov i Karlskrona har marinförvaltningen måst godtaga även dessa villkor, varför nytt kontrakt uppgjorts med Karlskrona stad, dock endast för en tid av 5 år från 1 juli 1924. Då emellertid med den ständigt fortgående ökningen av varvets effektbehov den nu överenskomna kraftleveransen från staden ej kan täcka behovet under någon längre tid framåt, har marinförvaltningen låtit genom varvets i Karlskrona försorg utarbета ett förslag jämte driftkalkyler till kraftcentralens utvidgning genom installerande därstädes av nya *primära* kraftkällor. Det för ämbetsverket avgörande skälet härför har varit, att varvets drift ej lämpligen bör vara helt eller till övervägande del beroende av en lång och genom flentliga flyganfall utanför Karlskrona fästnings försvarsanordningar lätt skadad kraftlinje och att varvet därför, även om en ekonomiskt mera fördelaktig uppgörelse med staden längre fram kunde vinnas, måste äga resurser att självt kunna vid driftavbrott å linjen tillgodose åtminstone de viktigaste av sina kraftbehov.

Med skrivelse den 16 januari 1926 överlämnade varvschefen till marinförvaltningen nämnda utredning jämte förslag, vilket ämbetsverket emellertid icke — med hänsyn till andra viktiga anslagsäskanden — fann sig böra upptaga i sin underdåniga skrivelse förlidet år angående marinens medelsbehov för budgetåret 1927—1928.

Såsom framgår av utredningen, vilken härmed överlämnas, har den såsom nödvändig ansedda utvidgningen tänkts fördelad på flera — upp till 4 — skeden. Det är givetvis för närvarande svårt, för att ej säga omöjligt, att exakt beräkna de tidpunkter, då de olika utbyggnadsskedena anses böra vara avslutade. Under alla förhållanden anser emellertid marinförvaltningen, att den första utvidgningen, avseende installerande i kraftcentralen av ett 300 kw dieselmotoraggregat, med det allra snaraste bör företagas. Den tidpunkt, då detta utvidgningsskede bör vara avslutat, har av varvschefen i hans ovannämnda år avgivna utredning angivits till januari månad år 1928. Av det till utredningen fogade diagrammets kurvor 4 och 5 framgår emellertid, att driften vid denna tidpunkt torde kunna i full utsträckning uppehållas endast med tillhjälp av de ur undervattensbåten nr 1 uttagna 65 kw dieselmotorn och ackumulatorbatteriet, vilkas värde ur driftsäkerhets synpunkt måste anses såsom mycket tvivelaktigt. I utredningen medges också, att kraftcentralens genererade effekt redan vid nuvarande belastningsförhållanden är för liten. Också hava redan nu vissa restriktioner för driften

måst vidtagas för nedbringande av maximibelastningen. Någon som helst driftreserv för avbrott å Hemsjölinjen finnes för närvarande icke, och ett långvarigare dylikt avbrott skulle kunna bli av katastrofal verkan för marinen anläggningar i Karlskrona. Marinförvaltningen anser därför, att anskaffandet av det föreslagna 300 kw dieselmotoraggregatet ej utan stora risker längre kan uppskjutas.

Sedan varvets utredning verkställets, har från staden erbjudande gjorts om leverans av ytterligare effekt utöver de 500 kw, som enligt gällande kontrakt kunna erhållas, och har avtal därom träffats med staden. Ifrågasvarande kraft skall emellertid fortfarande levereras från Sydsvenska kraftaktiebolaget, som numera övertagit Hemsjö kraftaktiebolags anläggningar, i form av s. k. sekunda kraft, resp. ångkraft från kraftbolagets ångstation i Karlshamn. Då staden för denna effekt ej kan lämna någon som helst reserv i händelse av driftavbrott å linjen från Hemsjö, kan det nya krafttillskottet icke på något sätt anses förringa behövligheten av den föreslagna första kraftcentralutvidgningen.

Vad slutligen angår den å varvet uppgjorda driftkostnadsberäkning, som bifogats utredningen, vill marinförvaltningen påpeka, att det i densamma angivna priset å elektrisk energi från staden, 5 öre pr kwh, ej är ett fixt pris, utan ett antaget medelvärde å energien enligt nu gällande kontraktbestämmelser, och att storleken av detta medelvärde i hög grad beror på utnyttningstiden å den uppmätta *högsta* effekten (kw) på så sätt, att priset ökas med minskad utnyttningstid. Det kan därför vara för kronan ekonomiskt fördelaktigare att — trots det höga priset per kwh (i utredningen angivet till 15 öre) — under den mest belastade delen av dygnet medelst dieselmotorer själv generera en del av den erforderliga energien än att inköpa den från staden.

I sin skrivelse till marinförvaltningen angående varvets medelsbehov för nästkommande budgetår har nu varvschefen vid flottans station i Karlskrona erinrat om ovannämnda utredning och förslag; och har varvschefen därvid framhållit vikten av att det i förslaget ingående första utvidgningskedet snarast kommer till utförande. Kostnaden härför har numera beräknats till 171,900 kronor.

Med stöd av vad nu anförts får marinförvaltningen, som tillfullo instämmer med varvschefen i fråga om nödvändigheten av sagda arbetes snara utförande, hemställa, det täcktes Eders Kungl. Maj:t föreslå riksdagen

att för utvidgning av flottans varvs i Karlskrona kraftcentral för budgetåret 1928 - 1929 anvisa ett extra reservationsanslag av 171,900 kronor.

Stockholm den 31 augusti 1927.

Underdånigst
På kungl. marinförvaltningens vägnar:

J. Schneidler.

Johan Nilson.

Avskrift.

Till Konungen.

I sin underdåniga skrivelse den 31 sistlidne augusti angående regleringen av sjöförsvarets utgifter för budgetåret 1928—1929 har marinförvaltningen hemställt, bland annat, om äskande hos riksdagen av medel för utvidgande av Karlskrona varvs kraftcentral samt därvid föreslagit, att medel i första hand måtte beredas för anskaffning av ett dieselmotoraggregat för centralen.

I samma underdåniga skrivelse har ämbetsverket meddelat, bland annat, att varvsdriften vid 1928 års början torde kunna uppehållas i full utsträckning endast med tillhjälp av en ur undervattensbåten nr 1 vid dess slopande uttagen 65 kw dieselmotor jämte ackumulatorbatteri, vilkas värde ur driftsäkerhetssynpunkt dock måste anses mycket tvivelaktigt.

Nu har varvschefen vid flottans station i Karlskrona i skrivelse den 8 i denna månad till ämbetsverkets kännedom och vidare förordnande överlämnat en rapport rörande det tillstånd, vari sagda ackumulatorbatteri för närvarande befinner sig. Av denna rapport framgår, att vid batteriet trots vidtagna försiktighetsmått inträffat explosioner vid tre särskilda tillfällen, senast i slutet av augusti innevarande år, att risken för personalen vid eventuella nya explosioner vore stor samt att efter varje föregående explosion dyrbara reparationsarbeten måst företagas för att sätta batteriet i driftfärdigt skick. Några nya reparationer borde emellertid, enligt varvschefens förmenande, icke nu ifrågakomma, då dylika reparationer ej skulle löna sig med hänsyn till de stora kostnaderna, varför batteriet måste slopas. En följd därav bleve emellertid den, att varvets kraftcentralens kapacitet skulle komma att minska med ca 65 kw.

Marinförvaltningen, som delar varvschefens uppfattning rörande nödvändigheten av att slopa batteriet ifråga och lämnat varvschefen bemyndigande därtill, har ansett sig böra bringa denna sak till Eders Kungl. Maj:ts kännedom samt därvid tillika framhålla, att behovet av ett snart anskaffande av ett nytt dieselmotoraggregat för kraftcentralens räkning än ytterligare skärpts därigenom, att centralens kraftkapacitet på nu angivet sätt minskats.

I ärendets handläggning hava deltagit, undertecknad, chef, Lindbeck, föredragande och Wolff.

Stockholm den 27 september 1927.

Underdånigst

På kungl. marinförvaltningens vägnar:

J. Schneider.

Osc. F. Olsson.