

N:o 17.

Af herr **S. T. Palme**, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående statsverkets tillstånd och behof.

I nådiga propositionen n:o 1 föreslår Kongl. Maj:t Riksdagen, i fråga om reglering af utgifterna under riksstatens femte hufvudtitel under elfte punkten, att för byggandet af en ny docka i Karlskrona bevilja ett extra anslag af 475,000 kronor, hvaraf för år 1897 ett belopp af 150,000 kronor. Ehuruväl anskaffandet af tillräckliga dockbyggnader för svenska örlogsflottans behof måste anses vara af vigt, så kan jag för min del dock icke annat än afstyrka bifall till nu framlagda nådiga proposition, anhållande att här nedan få anföra skälen till denna min mening.

Allt ifrån den tid då vi börja kunna tala om en svensk sjömagt och intill senare delen af 1600-talet var Stockholm Sveriges förnämsta örlogshamn. Väl funnos befästade örlogshamnar äfven i Kalmar, Elfsborg och några finska städer, men de stora flottor, som under denna tid seglade under svensk flagg, utrustades och utlöpte dock merendels från hufvudstaden, hvars läge i förhållande till våra dåtida gränser var synnerligen centralt. Helt annat blef emellertid vårt krigspolitiska läge efter de framgångsrika krigen i midten och slutet af 1600-talet. Skåne, Halland och Blekinge blefvo nu svenska provinser, och det svenska väldet sträckte sig icke endast på andra sidan Bottniska viken, utan, snart sagdt, Östersjön rundt. Detta läge fordrade åter, att Sveriges flotta beherrskade Östersjön från en punkt, som i förhållande till den nya situationen var mer central än Stockholm. Härtill kom, att

Stockholm med sin långa och brokiga skärgård otvifvelaktigt lämpade sig mindre väl till operationsbas för en seglande linieflootta. Sigismund låg 1594 under tre veckor vid Elfsnabben för motvind, och Gustaf II Adolf fördröjdes af samma anledning och på samma ställe under nära en månad, då han drog ut till det stora tyska kriget. Stora svårigheter att utlöpa från Stockholms skärgård hade den svenska flottan jemväl vid andra tillfällen, ej minst under Carl XI:s krigsår. Samtliga nu anförda skäl bestämde denne konung år 1679 att förlägga flottans hufvudstation till det samtidigt grundlagda Karlskrona, som snart fick både stadsprivilegier och befästningar. Detta val måste anses synnerligen lyckligt så väl i strategiskt hänseende som med hänsyn till de lokala fordringar man måste ställa på en första klassens örlogshamn.

Andra tider kommo. Vårt fosterland nedsjönk från en stormagtsställning, som i längden icke kunde svara mot våra nationella möjligheter. Den gryende ryska stormagten trängde sig fram till Östersjön, bemäktigande sig forna svenska Östersjöprovinser, Finland rycktes från oss, och slutligen måste vi afträda vår sista tyska besittning. På något herravälde öfver Östersjön var icke mera att tänka. Vår flotta fick sin hufvuduppgift i försvaret af våra kuster. Allt framgent var dock Karlskrona Sveriges hufvudsakliga örlogshamn. Allt framgent spelade den jemförelsevis isfria hamnen och möjligheten att vid alla vindar komma ut eller in en hufvudsaklig roll, äfven om Karlskronas strategiska läge förlorat en god del af sin betydelse genom det svenska väldets minskning, och härtill kom också hänsynen till de mycket dyrbara anläggningar af alla slag, befästningar, dockor, kaserner m. m., som under två århundraden blifvit i Karlskrona utförda.

Men Karlskrona bibehölls såsom vår hufvudsakliga örlogsstation och vann än ytterligare dyrbar utveckling, äfven sedan ångans användande för örlogsfartyg gjort dessa oberoende af vind och delvis till och med af is, och äfven sedan de blekingska ekskogarne icke längre utgjorde det egentliga materialet för fartygsskroven. Jag skall tillåta mig att något närmare upptaga till utredning frågan, om under nuvarande förhållanden Karlskrona bör bibehållas såsom hufvudstation för Sveriges flotta, eller om det icke vore lämpligare att dertill bestämman Stockholm. Det är nemligen nu som tillförene endast emellan Stockholm och Karlskrona, som valet kan stå.

För att besvara den nu uppställda frågan är det först och främst nödigt att klargöra, huru en fientlig magt mot oss kommer att operera. Vare sig vi vid ett dylikt tillfälle uppnått den utveckling af vår flotta, som 1892 års komité uppställer såsom mål eller endast hunnit ett

stycke på väg, så befinner sig, under våra nuvarande organisationsförhållanden, alla eller så godt som alla våra sjögående moderna krigsskepp i Karlskrona. Visserligen ligga några af våra kanonbåtar i den s. k. första beredskapen, d. v. s. de skola efter 24 timmar vara klara att löpa ut, men för de öfriga erfordras längre tid. När man vidare betänker, att samtliga de stormagter, som under vissa omständigheter kunna tänkas vilja antingen påföra oss ett direkt krigs fälor eller eljest kränka vår neutralitet, hafva större eller mindre, delvis af förstklassiga pansarskepp, våra pansarbåtar ofantligt öfverlägsna, bestående eskadrar, ständigt, äfven i fredstid sammandragna, så inses, att det lätteligen kan inträffa, att Karlskrona är under blockad innan ännu ens våra i första beredskap liggande fartyg hunnit löpa ut. Moderna sjökrig visa allt för tydliga exempel på flottors ingripande, långt innan krig formligen förklarats och under det den anfallna parten kanske anade intet. Karlskrona eger, som bekant, blott tvenne, på vid pass 6½ engelska mils afstånd från hvarandra belägna inlopp. Af dessa är blott det ena, d. v. s. stora inloppet mellan Kungsholmen och Aspö, användbart för våra första klassens pansarbåtar, medan den vestra farleden blott kan passeras af 15 fots fartyg. Våra större stridsfartygs instängande af öfverlägsna pansarfartyg torde därför ej möta några oöfverstigliga svårigheter, så mycket mindre som en fiendtlig flotta lätteligen finner goda replipunkter för reparationer, kolning m. m. i den blekingska skärgårdens flera goda hamnar.

I detta sammanhang torde icke böra lemnas utan afseende den synnerligen lätta inseglingen genom stora farleden till Karlskrona med dess fasta, snart sagdt oförstörbara, af hvarje Östersjömagt säkerligen väl kända inseglingmärken. Fiendens insegling kan hafva verkstälts innan vare sig minering eller mobilisering medhunnits. Men äfven om det blott lyckas fienden att fastläsa vår flotta inom Karlskronas befästningar, så är densamma läge ytterst betänkligt. Väl kan det tyckas, som om en fiende för att under sådana förhållanden förstöra eller bemäktiga sig vår flotta och dess hufvudstation, först måste tvinga Kungsholmens fästning och öfriga befästningar till tystnad. Men, äfven om man gör den kanske sangviniska förutsättningen, att befästningarna tillsammans med minlinier och försänkningar äro tillräckliga att förhindra en med nutidens anfallsmedel mot dylika hinder försedd och i öfrigt öfverlägsen fiende att forcera inloppen och intränga på Karlskrona redd, så kan dock, med den utveckling artilleriet redan nu uppnått, Karlskrona näppeligen anses såsom en betryggande uppslagsort för flottans förråd och verkstäder m. m. Utan att befästnin-

garna eller minlinierna i någon väsentligare grad kan hindra det, är det nemligen möjligt för en mot Bollösund bakom Aspö framträngande fiende att bombardera Karlskrona varf på en porté af omkring 9,000 meter. I Karlskrona är därför vår flotta i ständig fara för att antingen förstöras eller tagas genom öfverraskning i början af ett krig, ja, kanske innan vi ens veta af en krigsfara, eller ock blockeras och afstängas från det område, der den som bäst behöfves.

Antag emellertid, att större delen af vår vid Karlskrona förlagda flotta lyckats i tid rusta och ostörd löpa ut till sjös! Huru ställa sig då förhållandena? Fordomdags kunde en seglande flotta, väl utlupen från sin station, vara borta i årtal, proviantera och reparera sina fartyg snart sagdt hvar som helst, medan nutidens sjögående pansarflottor icke kunna hålla sig till sjös ens lika många månader och kustflottor ännu långt mindre. En kustflotta af fartyg, lika våra moderna, behöfver ofta proviantera och framför allt kola. Så har exempelvis den förändrade sveatypen kol endast för 150 timmar. De moderna fartygen lida ofta skador till sina ömtåliga maskindelar, lavettager m. m., hvilka endast vid varf kunna repareras och de hafva säkerligen äfven större behof af reservmanskaf än de gamla segelfartygen. Af alla dessa skäl måste de stå i ganska oafbruten förbindelse med sina operationsbaser. Om, när vår flotta gått till sjös från Karlskrona, en fiendtlig magt med några öfverlägsna pansarskepp stänger återvägen dit, kunna våra fartyg således komma i det svåraste läge. Vår flotta skulle visserligen i så fall hafva Stockholm att repliera på. Osäkert är dock, om detta kan lyckas, och i hvarje fall är Stockholm, med allt afseende fästadt vid den rika tillgången på enskilda verkstäder, dock i saknad af en hel del resurser, ersättningsdelar, reparationsmöjligheter m. m., som deremot finnas i den afstängda hufvudstationen. En flotta som gått till sjös från Stockholm, kan deremot i långt mindre grad hindras att genom någon af de många hemliga lederna åter vid behof inlöpa till denna sin naturliga operationsbas.

Dermed är jag inne på frågan om den *naturliga* operationsbasen för vår underlägsna flotta i krig mot en öfverlägsen fiende. Gäller kriget Danmark eller Tyskland eller hotas vi af en engelsk flotta, inlupen i Östersjön, då vore Karlskrona en naturlig operationsbas, förutsett likväl, att vi der ej kunde utan vidare stängas inne eller att dervarande etablissement kunde anses fullt skyddande mot bombardering eller att förbindelsen med en derifrån utlupen flotta kunde antagas ohindradt upprätthållen. Jag har nyss tagit mig friheten att visa vanskligheten af dylika förutsättningar.

Den naturliga operationsbasen måste ligga så, att vår flotta, hvaraf — vi måste göra detta antagande — endast en mindre del omedelbart är färdig att löpa ut, kan, skyddad bakom befästningar och utan möjlighet att kunna beskjas samt trygg mot instängningsförsök, fullborda sin rustning och gå till sjös. Stockholm, vid ett försvarskrig mot Ryssland sjelfallet den naturliga operationsbasen, är den enda ort, som fyller nu angifna vilkor. För en sjömagt, som väl känner hela Stockholmskärgårdens vidlyftiga område med dess mångfaldiga farleder och utlopp till sjös, af hvilka senare blott några få utgöra »lotsmans farvatten», medan samtliga andra endast kunna befaras med tillhjälp af flottans hemliga specialkort och farledsbeskrifningar, erbjuder denna skärgård ett operationsområde, som en fiende torde få ytterst svårt att rensa. Betänker man att Stockholms skärgård har ett hafsband af 110 eller, om Söderteljeviken och Öregrundskärgården medräknas, 170 engelska mil, så torde man lätteligen inse svårigheten, ja helt enkelt omöjligheten af att derinom instänga vår flotta. Alltid skulle det finnas något hål i fiendens långt utsträckta bevakningskedja, hvarigenom någon del af vår flotta kunde slippa ut samt antingen hindra större eller mindre trupptransporter och landstigningar eller ock brandskatta fiendens egna kuster. Förr än vår flotta blifvit effektivt instängd — och det kan svårligen ske i Stockholmskärgården — eller förr än den blifvit förstörd, kan en fiende, om än så öfverlägsen, icke tänka på att göra vidlyftigare trupptransporter till vårt land eller att der göra större landsstigningsförsök, och äfven om fienden tränger in i denna skärgård, har han den största svårighet att framtränga genom de tränga och krokiga farvattnen, ständigt hotad af anfall, der han kanske minst anar det af en fiende, som känner alla leder, alla positioner, ständigt fruktande minpositioner och bakhåll.

Stockholm såsom operationsbas för vår flotta skyddar vidare bäst hela vår östra, för visso mest hotade kust. Utfall kunna derifrån hastigt verkställas, såväl till Gotland och Öland, Södermanlands-, Östgöta- och Smålandsskären, som i synnerhet norrut uppåt Bottenhafvet, hvars långa kuststräcka i ett kommande krig har många förutsättningar för att blifva krigsskådeplats, och hvarest hären torde vara i stort behof af det flankstöd, som utgöres af en flotta.

Slutligen, men ej såsom minst viktigt vill jag framhålla, att Stockholmskärgården är vår mest framskjutna försvarsställning mot vår östra granne, att den såsom naturlig fästning betäcker hufvudstaden med der hopade centrala embetsverk, offentliga byggnader, rikedomar och förråd af alla slag, verkstäder och etablissement, samt att den utgör

nyckeln till Mälarens in i hjertat af vårt land gående vattenväg samt den rika Mälardalens viktiga provinser.

Stockholm är således enligt min öfvertygelse den viktigaste och naturligaste operationsbasen för Sveriges flotta, som af alla dessa anledningar der otvifvelaktigt bör hafva sin hufvudstation.

Det invändes, att Stockholms skärgård vintertiden ofta och länge är stängd af is, medan det fria begagnandet af Karlskrona hamn hindras af is endast under kortare tider. Hvad Stockholms skärgård beträffar så visar statistiken, att sjöfarten inom densamma delvis varit isstängd under sju vintrar, deraf under två helt kort tid, men öppen under nio vintrar af de sexton från år 1879—1895. Stängd har sjöfarten emellertid varit endast, emedan Stockholm saknat lämplig isbrytare. Med en sådan, lider det icke något tvifvel, att under hvilka omständigheter som helst en i Stockholm stationerad flotta kan löpa ut ur skärgården. Sedan beror det på Östersjöns isförhållanden, om hon kan gå vidare. Stockholms hamnkapten har såsom sin åsigt förklaradt, att Stockholms hamn kan hållas öppen för seglation så länge Östersjön går öppen. Kan icke en fiendtlig flotta på grund af isförhållanden befara Östersjön, då betyda för öfrigt isförhållandena i Stockholms skärgård föga. Hvad drifisen utanför hafsbandet beträffar, så har Stockholms skärgårdens läge och beskaffenhet den fördelen, att drifisen svårigen kan på en gång fullständigt blockera Stockholms skärgårdens alla utlopp, medan detta lättare kan tänkas med en hamn af Karlskronas läge.

1882 års stora sjöförsvarskomité invände gentemot ett slopande af Karlskrona station, »att den traditionella uppfattningens förkärlek för vårt örlogsvapens största station, hvilken förkärlek af helt naturliga skäl i mångt och mycket sammanfaller med intresset för vapnet i dess helhet och just därför i en sådan fråga som denna visserligen icke är utan sin stora betydelse, skulle häraf känna sig på det smärtsammaste berörd» samt framhöll att det icke kunde förnekas »att, utan fall af högsta nöd, vore det nästan vandalism att låta förstörelsen öfvergå de arbeten sekler till vår flottas gagn skapat». Hvad denna invändning beträffar, så har det ingalunda varit min afsigt att föreslå slopandet af Karlskrona station. Karlskrona borde enligt min mening ständigt bibehållas såsom en befästad hamn med depôt för en mindre del af vår flotta, medan hufvudstationen flyttades till Stockholm. På så sätt förlorar äfven den mera sentimentala invändningen om »den traditionella uppfattningen» all betydelse äfven om det ock skulle bjuda emot för en och annan af de äldre eller äldsta inom flottan att se hufvudstationen flyttad. De yngre inom flottan skulle säkerligen med enhälligt tillfredsställelse helsa

en dylik förflyttning. Lätt att bemöta är äfven komiténs vidare invändning, att vägen från Stockholm är väl lång, när det gäller att vid ett krig skydda vår södra eller vestra kust. Hvad särskildt vestkusten beträffar, så afses väl dermed hufvudsakligen Göteborg, men dess skyddande från sjösidan genom befästningar har länge stått på dagordningen och äfven den mest sanguiniske försvarsifraren torde för öfrigt aldrig drömt sig, att vi med en flotta skulle kunna skydda vår vestkust mot t. ex. den engelska flottan. Komiténs slutsats var väl naturlig, då den icke synes hafva tänkt sig möjligheten att dela på flottan mellan Stockholm och Karlskrona, och då den poetiska och traditionella nimbus från segelflottans stora tid ännu omgaf Karlskrona, utan att man ännu kunde ställa sig annat än tveksam inför många moderna spörsmål, som just då trängde sig fram inom det sjömilitära området.

För öfrigt ger dock komitén sjelf det bästa stöd till förmån för Stockholm, då den erinrar, »att, om också icke hufvudstaden och dermed det mellersta Sveriges försvar är allt, så är dock dess utanverk, den densamma omgifvande vidlyftiga skärgården, från Landsort till Öregrund, af så stor betydelse i strategiskt hänseende, att ensamt denna nödvändiggör den ständiga närvaron der af ett flytande försvar, hvars naturliga förläggningssort i fred och replipunkt i krig är Stockholm».

Såsom jag förut anmärkt, håller jag dock före, att Karlskrona är en allt för god och välbelägen hamnplats, innefattande allt för dyrbara dockor och verkstäder, goda kaserner, ypperliga etablissement för manskapets utbildning m. m. samt derjemte alltför eftersträfvansvärda möjligheter för en främmande sjömagt, för att kunna uppgifvas. Det måste försvaras såsom en sårbar, för anfall lätt utsatt punkt, som icke får falla i fiendens hand, och dervarande etablissement böra tills vidare underhållas och i mån af behof brukas. Vissa af bildningsanstalterna för manskapet, åtskilliga af öfningsfartygen samt en viss mindre del af flottans moderna stridsmateriel synes mig fortfarande kunna och böra dit läggas.

Ytterligare invändes här, att flottans nuvarande station i Stockholm ingalunda är tillräckligt rymlig, vare sig man betraktar utrymmet till lands eller vatten, att knappast våra nuvarande stridsfartyg der skulle kunna rymmas och att ingen möjlighet förefinnes för att utvidga densamma. Detta är sant. Sant är också, att det äfven ur andra skäl kan vara mindre lämpligt att inne i hjertat af hufvudstaden hafva ett stort marinetablissement anordnadt. Någon egentlig örlogshamn kan man för öfrigt knappast tala om i Stockholm, då den egentliga hamnen icke bildar ett helt för sig utan endast utgöres af en allmän, ständigt

öppen trafikled, der åt flottan endast är reserveradt ett knappt utrymme längs vissa stränder utan annan lämplig förbindelse mellan varfvets två olika delar än öfver vattnet. På samma gång som Stockholms nuvarande stationsområde således måste betraktas såsom synnerligen olämpligt, ja omöjligt för ett större marinestablisement, erbjuder Stockholms skärgård åtskilliga ställen, der de naturliga förhållandena vid en närmare undersökning torde visa sig synnerligen lämpliga för anordnandet af ett helt och hållet *nytt* flottetablisement.

Detta skulle emellertid medföra så stora kostnader, att redan derigenom hela planen vore fallfärdig, om icke en bestämd och lätt funnen utväg erbjöde sig för anskaffandet af de medel, som erfordras för de nya anläggningarna.

Denna utväg är att söka i en försäljning af de nu för flottans räkning disponerade områdena inom Stockholm.

Enligt gjorda uppmätningar innehåller Skeppsholmen	
en yta af	1,846,000 kvadratfot
Kastellholmen en yta af	310,000 »
eller tillsammans en yta af	2,156,000 kvadratfot.

Om af Skeppsholmen antages afgå en tredjedel och af Kastellholmen hälften till gator, öppna platser, lämpligt utrymme omkring kastellet o. s. v., så återstår sammanräknadt omkring 1,400,000 kvadratfot, som skulle kunna säljas till byggnadstomter. Om härifrån ytterligare drages en fjerdedel till gårdsutrymme, så återstår att bebygga i rundt tal en million kvadratfot. För en plats som denna kan hyresinkomsten beräknas till kronor 2: 40 per bebyggd kvadratfot, alltså inalles 2,400,000 kronor, hvilka kapitaliserade efter 6 procent, visa ett bruttovärde af minst

40,000,000 kronor.	
Om derifrån drages byggnadskostnaden (30 kronor per bebyggd kvadratfot)	30,000,000 »
så återstår minst	10,000,000 kronor,

hvilket är värdet af nu befintlig tillgänglig mark på de båda holmarne. Genom utfyllning längs de grunda stränderna sydvest och samt emellan holmarna torde ytterligare ett par hundratusen kvadratfot byggnadstomt kunna ernås. Fyllnadsämnen i riklig mängd finnes på platsen. Huru mycket holmarnes försäljningsvärde genom denna omständighet kan höjas är ovisst. I alla händelser hafva emellertid de å holmarna befintliga, kronan tillhöriga, men vid en försäljning obehöfliga byggnaderna ett ej obetydligt värde, hvarföre, då alla dessa omständigheter

tagas i betraktande, värdet af holmarna icke torde få sättas lägre än till omkring 11 millioner kronor, hvilket motsvarar ett ingalunda öfverdrifvet medelförsäljningspris af 5 kronor per kvadratfot.

Räknas dertill för galérvarfvets, till öfver en million kvadratfot uppgående yta ett pris af endast 3 kronor per kvadratfot, så skulle staten kunna hafva en behållning af omkring 14 millioner kronor på försäljningen af den af flottan nu disponerade marken i Stockholm, ett belopp, som mer än väl torde kunna räcka till för anläggandet i Stockholms skärgård af en fullt tillräcklig, modern örlogsstation och derutöfver lemna tillgångar som ingalunda må underskattas.

Sedan jag sålunda bemött de invändningar, som kunna göras emot mitt förslag, så vill jag endast framhålla ännu en omständighet, som kraftigt talar för Stockholm såsom hufvudstation för flottan. Denna omständighet är den ekonomiska d. v. s. hänsynen till den ganska betydande besparing, som genom en dylik åtgärd borde kunna vinnas i femte hufvudtitelns utgifter. Jag hörer visserligen icke till dem, som föreställa sig, att en förändring, sådan som här åsyftas, skulle vara liktydig med kolossala administrativa besparingar för statsverket, ithy att Karlskrona i hvarje fall, äfven som depôt, kommer att behöfva åtskilliga befäls- och underbefälsplatser samt civila beställningar af olika slag. Men för en hvar måste det vara uppenbart, att ingalunda oväsentliga besparingar dock böra på detta sätt kunna göras, ehuru de måste anses vara synnerligen svåra att på förhand öfverblicka och beräkna.

Såsom framgår af hvad jag nu haft äran anföra, kan jag icke biträda något förslag, som afser att tillgodose utvecklingen af Karlskrona flottstation i vidsträcktare mån än som ovilkorligen erfordras för Karlskrona såsom depôt. Då emellertid uppenbart lär vara, att nu ifrågasatta dockbyggnad, som väl under närvarande förhållanden kan synas önskvärd, dock icke kan anses nödvändig, i fall Stockholm blir hufvudstation och Karlskrona ändras till depôt, så framgår häraf, att jag måste yrka afslag till Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda proposition.

Jag får således vördsamt hemställa:

att Riksdagen, med afslag å Kongl. Maj:ts nådiga proposition i punkt 11 under femte hufvudtiteln angående anslag till ny dockbyggnad i Karlskrona, ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t behagade *dels* taga under ompröfning, huru vida icke

svenska flottans hufvudstation borde förläggas till Stockholm, medan Karlskrona förändrades till depôt, samt huru vida icke, i sammanhang härmed och till beredande af nödiga medel för ett nytt flottetablissemment i Stockholms närhet, de af flottan nu disponerade områden i Stockholm borde försäljas, samt *dels* derefter till Riksdagen inkomma med förslag, som af denna ompröfning kunna föranledas.

Stockholm den 21 januari 1896.

Sven Palme.
