

mån tjänstgöra vid nybyggnader av pansarbåtar och andra krigsfartyg, samt för Riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kan giva anledning.

Stockholm den 16 januari 1913.

Ulrik Leander.

Nr 4.

Av herr **Holmdahl**, om anslag till utvidgning och modernisering av flottans varv i Karlskrona.

Den utredning, som under sistlidet år verkställdes av den s. k. F-båtskommittén rörande de enskilda varvens anbud å F-båtens bygande, och det utlåtande, som av kommitterade avgavs till Kungl. Maj:t den 2 november 1912, har riktat uppmärksamheten på nödvändigheten för staten att, så långt möjligt är, ställa sig oberoende av den enskilda arbetsmarknaden vid framtida nybyggnad av krigsfartyg. Utan att här ingå på någon närmare redogörelse för de förhållanden, som stodo i samband med anbuden å F-båten — vilka förhållanden dessutom torde vara tillräckligt kända och kommenterade — vill jag endast erinra om, hurusom kommitterade, efter övertägande av vad under utredningen förekommit, uttalat såsom sin övertygelse, att varvens ursprungliga anbud å 6,767,500 kronor högst betydligt översteg »vad som måste anses rimligt och skäligt». Även den reducerade anbudssumman å 6,216,250 kronor, som kommitterade på anförda skäl ansågo sig böra tillstyrka, utgjorde dock enligt kommitterades mening ingalunda ett minimipris. »Möjlighet föreligger sannolikt» — framhålla kommitterade — »att utan allt för stark krympning av beräknad behållning reducera och utesluta vissa poster; och det är otvivelaktigt, att ett anbud avgivet under känslan av stark konkurrens och med livlig önskan att erhålla uppdraget skulle hava satts väsentligt lägre».

Av detta kommitterades uttalande kan man sluta sig till såväl att varvens ursprungliga anbudssumma skulle hava hållits inom mera rimliga gränser, som ock att den avprutning, som sedermera ägde rum,

kunde ha blivit mera betydande, om vid tiden för anbudets avgivande staten kunnat själv uppträda som konkurrent, d. v. s. stått rustad att å eget varv genast påbörja fartygsbyggandet och slutföra detsamma inom rimlig tid. Att denna uppfattning delats av kommitterade, framgår än mera tydligt av vad de i fråga om Karlskrona-varvets utvidgning i och för F-båtsbyggets utförande därstädes anföra. »Kostnaden för fartygets byggande därstädes» — yttra kommitterade — »är nämen, om den jämföres med de fyra varvens anbud, även sådant det nu blivit modifierat, icke i och för sig avskräckande. För en jämförelsevis måttligt ökad kostnad skulle staten efter denna beräkning få varvet försatt i ett tidsenligt, för byggande av pansarfartyg lämpat skick. Den stora betydelsen härav bör icke underskattas; värdet för staten av att icke för sitt nybyggnadsbehov vara helt hänvisad till de enskilda varven behöver allra minst i detta ögonblick närmare utvecklas».

Att kommitterade emellertid ansågo sig icke böra tillstyrka F-båtens byggande på Karlskrona örlogsvarv, berodde, enligt vad de själva framhålla, därpå att kommitterade i fråga om »*detta fartygsbygge*» ansågo det önskvärt för Kungl. Maj:t att kunna räkna med fixa siffror och en kontraktsevenligt fastslagen byggnadstid. Emellertid ligger, enligt mitt förmenande, uti kommitterades uttalande en tydlig fingervisning i fråga om de åtgärder, staten med hänsyn till framtida pansarbåtsbyggen bör vidtaga. Skall ett uppreparande av de erfarenheter, förhandlingarne om F-båtens byggande lämnat, för framtiden kunna undvikas, måste i god tid förberedelser göras för statens frigörande från beroendet av den enskilda arbetsmarknaden. Den utväg, som därvid osökt erbjuder sig, är Karlskrona-varvets utvidgning och dess förseende med de tekniska hjälpmedel, som för byggandet av större pansarbåtar kunna vara erforderliga.

I det anbud å F-båtens utförande, som avgavs av firman Beardmore & Co, har Karlskrona-varvets utvecklingsmöjligheter och dess lämplighet för större fartygsbyggnader så klart och övertygande framhållits, att efter detta uttalande någon tvekan i detta afseende ej längre bör förefinnas. Firmans representant, mr Campbell, som bereddes tillfälle att bese Karlskrona-varvet, har såsom sin åsikt framhållit, att efter varvets utvidgning och modernisering icke blott F-båten skulle kunnat byggas därstädes lika billigt som vid Clyde, utan jämväl allt annat arbete skulle kunna utföras billigare och hastigare än hittills, varjämte varvets hela verksamhet komme att vinna i effektivitet och ekonomi. De kostnader, som staten för Karlskrona-varvets utvidgning och modernisering skulle få vidkännas, äro, såsom F-båtskommittén framhållit,

ingalunda så stora, att de behöva verka avskräckande. Som bekant verkställdes på föranstaltande av marinförvaltningen under hösten sistlidet år en fullständig utredning i berörda hänseende, och visade det sig, att kostnaden för varvets utvidgning och förseende med moderna arbetsmaskiner skulle uppgå till 623,500 kronor, däri dock ej inberäknat kostnaden för förvärvandet av de enskilda personer tillhöriga fastigheter, som för utvidgningen erfordrades, och vilken kostnad beräknats till 65,000 kronor.

De fördelar, som Karlskrona-varvets apterande för större pansarbåtbyggen skulle medföra särskilt i ekonomiskt hänseende, hava F-båtskommittéerna i sitt underdåniga utlåtande antytt. Vad som emellertid, enligt mitt förmenande, mera än något annat talar för den ifrågasatta utvidgningen av Karlskrona-varvet är fördelen för staten att därigenom bliva oberoende av de växlande konjunkturerna på den enskilda arbetsmarknaden. Som bekant anfördes såsom skäl för de enskilda varvens sammanslutning och deras höga anbud å F-båten den högkonjunktur inom skeppsbyggeriet, som då var rådande, och den därav föranledda svårigheten för vart och ett av de enskilda varven att åtaga sig arbetets utförande i dess helhet. Man kan ju tänka sig, att även i framtiden en dylik högkonjunktur kan infalla vid en tidpunkt, då ett nytt pansarbåtbygge förestår och då de utrikespolitiska förhållandena påkalla arbetets snabba utförande. Äro de enskilda varven då genom föregående avtal bundna vid leverans för enskildas räkning, löper staten risk icke blott att såsom i fråga om F-båten få vidkännas onödigt höga kostnader utan, vad värre är, att flottans stridsberedskap kan äventyras. Föga bättre ställer sig saken, om ett pansarbåtbygge skall utföras under en lågkonjunktur, då arbetarestammen vid de enskilda varven reducerats och fullt yrkesutbildade arbetare icke genast stå att erhålla.

Om, såsom man får hoppas, den nu pågående försvarsutredningen kommer att leda till ett fast nybyggnadsanslag för flottan och en plan för nyanskaffning av pansarfartyg, kan staten genom byggnadsarbetets förläggande till dess örlogsvärv ständigt och oberoende av konjunkturerna på den enskilda arbetsmarknaden äga tillgång till en yrkeskunnig arbetarestam, som kan bedriva arbetet uteslutande med hänsyn till statens kraf. Då det är av största vikt, att vid den tidpunkt, då försvarsberedningarnes arbete slutförts, staten står rustad att utan tidsutdräkt kunna påbörja fartygsbyggandet, torde åtgärder i sådant syfte redan nu böra vidtagas.

På grund av vad jag sålunda anfört, får jag — med hänvisning till det förslag till Karlskrona-varvets utvidgning och modernisering, som innefattas uti bilagda skrivelse till kungl. marinförvaltningen av den 12 oktober 1912 — hemställa,

att Riksdagen ville till utvidgning och modernisering av flottans varv i Karlskrona i huvudsaklig överensstämmelse med sagda förslag på extra stat för år 1914 bevilja ett anslag av 688,500 kronor.

Stockholm den 17 januari 1913.

Otto Holmdahl.

I motionens syfte instämma:

John Jönsson,
Boa.

Aug. Larsson.

Bilaga.

Avskrift av transumt.

Till Kungl. Marinförvaltningen.

Beordrade att verkställa utredning angående F-båtens eventuella byggande vid flottans varv i Karlskrona och att beräkna kostnaderna för ett sådant bygge, få vi härmed vördsamt anföra:

Stapelbädd:

Beträffande plats för stapelbädden hava tre alternativ tagits under prövning, nämligen:

- a) platsen närmast öster om ingenjördepartementets mekaniska verkstäder, med en stapelriktning ungefär nord till syd;
- b) platsen närmast norr om gjuteriet, med stapelbädden i riktning ungefär ost till väst;
- c) platsen närmast söder om gjuteriet, med stapelbädden liggande i riktning ungefär ost till väst.

Av dessa alternativ hava vi funnit a) och c) olämpliga:

alternativ a) därför,

att terrängen är olämplig,
att det medför en utökning av varvsområdet över tätt och delvis
dyrbart bebyggda tomter samt
att de nuvarande verkstädernas enda utvidgningsmöjlighet skulle
stängas;

alternativ c) därför,

att avståndet till de nuvarande mekaniska verkstäderna bleve för
stort med hänsyn till transporter m. m.,
att gjuteriets planerade och av behovet påkallade utvidgning, vil-
ken ej med fördel kan ske annat än åt söder, skulle omöjliggöras,
att lämplig plats för plåtslagareverkstad icke finnes i bäddens ome-
delbara närhet,
att denna bädd skulle komma att avskära den naturliga förbindelsen
mellan varvets västligaste delar och söder om bädden liggande verk-
städer, docka m. m.

Av dessa skäl hava alternativen a) och c) ansetts ej böra ifråga-
komma och närmare utredning över desamma onödig.

Alternativet b) har däremot, ehuru det medför en betydlig utökning
av varvets nuvarande område, synts oss lämpligt. Stapelbädden enligt
detta alternativ kommer att ligga i fördelaktig närhet av de nuvarande
mekaniska verkstäderna, utan att förhindra deras vidare utbyggnad, var-
jämte alldeles intill bädden finnes lämplig plats för en plåtslagareverk-
stad med tillhörande plåtupplag och arbetsplan. Alternativet är fram-
ställt å bil. 1.

Det för ovannämnda utökning av varvsområdet nödvändiga mark-
förvärvet torde, på grund av stadsfullmäktiges i Karlskrona beslut å
sammanträde den 10 dennes, kunna ske utan kostnad för kronan, var-
före ingen kostnad för detta markförvärv i denna utredning beräknas.
Marken torde emellertid ej kunna bliva i sin helhet disponibel förr än
den 1 april 1913.

Den närmare utredningen av möjligheterna och kostnaderna för
stapelbäddens förläggande enligt alternativ b) har utförts av stations-
ingenjören. Utredningens resultat framgår av bilagor 1 och 2.

Maskinell installation och transportanordningar.

De arbetsmaskiner för plåtslageriarbeten, varöver ingenjördeparte-
mentet nu förfogar, äro icke tillräckliga för nu ifrågasatta bygge.

På grund härav nödvändiggöres sådan nyanskaffning, som i bilaga 3 upptages. Då ingenjördepartementets nuvarande plåtslagareverkstad icke medger tillräckligt utrymme för uppställandet av dessa nya maskiner, är det nödvändigt att å planen norr om den föreslagna stapelbädden anordna en verkstad, och visar bilaga 8 förslag till sådan verstaadsbyggnad. Vid densammas gavel anordnas plåt- och spantugnar med tillhörande spantplaner. Verkstadens hela area behärskas av 3-tons traverser för handdrift. Kostnaden för verstaadsbyggnaden med traverser och grunder för maskinerna framgår av bilaga 2.

Med anledning av att plåtslagareverkstaden ej kan läggas vid stapelbäddens övre ända, torde lämpligaste anordning för transport av material från verkstaden upp på fartyget vara en Cantileverkran, löpande på uppbyggd horisontal bana (järnkonstruktion) vid bäddens norra sida. Cantileverkranen, elektriskt driven, har beräknats få en spännvidd av c:a 23 meter på vardera sidan om banan, sålunda behärskande hela stapelbädden och en del av arbetsplatsen.

För transporter på arbetsplanen utanför plåtslagareverkstaden avses en lokomotivkran med spåranordning.

Upplag för plåt och profiljárn.

Sådant upplag placeras lämpligen invid nuvarande järnvägsspår på arbetsplanens västra sida.

Utslagsplan.

Denna anordnas med en storlek av 40×12 meter i det östligaste av de nuvarande mekaniska verkstädernas skepp, där plats för ändamålet kan disponeras utan hinder för andra arbeten.

Belysning.

Elektrisk belysning anordnas såväl i plåtslagareverkstaden som vid stapelbädden.

För nu planerade nya verstaadsanläggning i sin helhet installeras sammanlagt omkring 320 motorhästkrafter, för vilka ett högsta energibelopp av 160 hkr. är tillräckligt, då givetvis icke alla maskiner samtidigt gå fullbelastade. Detta energibelopp kan erhållas från ingenjördepartementets nuvarande kraftcentral, utan att någon utökning av densamma för detta ändamål är erforderlig.

Kostnaderna för anskaffande och uppsättning av ovannämnda maskiner, transportanordningar, utslagsplan och elektrisk belysning framgå af bilaga 3.

Personalfrågan.

Ingenjördepartementets verkstadsdrift har hittills i huvudsak varit riktad på att ombesörja såväl fartygsmaterielens underhåll samt ut- och avrustning som å densamma förekommande reparationer, kompletteringar och ändringar, då däremot de nybyggnadsarbeten, som verkställt, mera varit att betrakta såsom en nödvändig regulator, tjänande att upptaga det överskott å tillgänglig arbetskraft, som vid vissa tillfällen uppstår.

Dylika nybyggnadsarbeten hava emellertid icke varit i nämnvärd utsträckning systematiskt återkommande, och har såsom en följd härav antalet arbetare måst i möjligaste mån inskränkas för att ej genom överflöd på arbetskraft vid vissa tider underhållsanslagen skulle mer än nödigt betungas eller anvisade medel överskridas. Av bilaga 4 framgår det medelantal civila arbetare, som vid departementet under en följd av år varit anställda (häri ej medräknade de vid hus- och byggnadsavdelningen) såväl som av desamma utförda dagsverkens fördelning, dels på nybyggnader och extra arbeten, dels på underhållsarbeten m. m., för vilka senare arbetskraft i första rummet måst och allt fortfarande måste kunna disponeras.

Av nämnda bilaga framgår även, att under åren 1910—1912 av Ingenjördepartementets (utom hus- och byggnadsavdelningen) arbetsstyrka i medeltal 91,7 % sysselsattes med underhållsarbeten m. m. och de återstående 8,3 % med nybyggnader och extra arbeten. Nu till utförande anbefallda arbeten av denna senare kategori förväntas kunna slutföras tidigast i mediet av nästa år, och således skulle först därefter omkring 8 % av nuvarande arbetskraft eller cirka 50 man kunna disponeras för ett eventuellt F-båtsbygge, detta allt under förutsättning att några ytterligare nybyggnader eller extra arbeten icke påläggas Karlskronavarvet och ej heller större reparationsarbeten förekomma.

För att underlätta ett eventuellt F-båtsbygges omedelbara påbörjande kan givetvis redan anbefallda arbetens färdigställande framskjutas, varigenom arbetskraft lösgöres.

Enär inom Ingenjördepartementets arbetarestam finnes en ovanligt hög procent yrkesskickliga arbetare, torde nära nog alla av de sålunda vid F-båtsbygget använda komma att utgöras av förhandsarbetare, vilka i allmänhet kunna kvarbliva vid detta arbete och kunna vid underhålls-

arbetet, då detta tillfälligtvis får särskilt stor omfattning, i de flesta fall ersättas av mindre yrkesskickliga utan fara för att den befintliga fartygsmaterielens hållande i gott krigsberedskap därpå skall bliva lidande.

För att i mesta möjliga mån förkorta byggnadstiden är det av betydelse att så snabbt som möjligt kunna anställa största möjliga antal i övrigt erforderliga arbetare, och hava vi beräknat såsom behöfligt en nyanställning för själva fartygsbygget av minst 175 man. Huru en rekrytering av denna omfattning kan komma att utfalla, är givetvis synnerligen svårt att med säkerhet kunna bedöma.

De förnämsta svårigheterna torde vara: den nuvarande högkonjunkturen på skeppsbyggerimarknaden, Karlskronas från andra större industrisamhällen avskilda läge samt bostadsfrågan.

Utgående arbetslöner vid F-båtsbygget hava emellertid beräknats på basis av att kunna erbjuda fullt ut lika god arbetsförtjänst som vid andra varv, vilket i förening med de fördelar, som anställning i kronans tjänst och förmåner av billiga levnadskostnader härstädes medför, bör kunna i väsentlig grad underlätta förvärvandet av den erforderliga arbetskraften. Detta så mycket mer, om i kostnadsberäkningen ingående flyttningshjälp får utbetalas och framför allt om stadigvarande anställning i de flesta fall kan utlovas, vilket senare emellertid förutsätter, att varvet hädanefter i större utsträckning än hittills kan påräkna nybyggnadsarbeten. Karlskrona stad har därtill, genom beslut å sammanträde den 10 dennes, med öppen blick för frågans stora vikt anslagit ett belopp av 100,000 kronor för byggandet av bostäder åt hitflyttade arbetare.

Det synes oss därför, som om svårigheten att anskaffa erforderlig arbetskunnig personal borde kunna lösas med undvikande av ett på F-båtsbyggets färdigställande och underhållsarbetenas bedrivande menligt inverkan sätt.

Beträffande verkmästare, förmän och ritkontorspersonal torde inga avsevärda svårigheter vara att förvänta.

Av ovanstående utredning framgår, att en pansarbåt av F-typ kan utföras vid flottans varv i Karlskrona under följande förutsättningar, nämligen:

att på varvet anläggas stapelbädd med tillhörande sjöbädd och travers samt en ny plåtslagareverkstad med erforderliga arbetsmaskiner m. m., tillsamman dragande en kostnad av, om Karlskrona stads erbjudande av kronan emottages, 623,500 kronor (se bilagor 2 och 3);

att åt varvet, under den tid F-båtsbygge pågår, icke uppdragas några omfattande nybyggnader eller extra arbeten samt

att erforderlig ökning av varvets ingenjörspersonal äger rum och att för arbetet störande ombyten inom denna personal undvikas.

Påbörjandet av arbetet å F-båten är så till vida oberoende av den för bygget erforderliga ovan föreslagna anläggningen, att endast utslagsplanen härför omedelbart erfordras. De arbetsmaskiner, som redan finnas vid varvets plåtslagareverkstad, äro nämligen tillräckliga för bygget i dess allra första skede. Med stöd av inkomna anbud å valsat material, beräknas arbetet kunna vara påbörjat i verkstäderna inom *två månader* efter det utslagstabellen erhållits.

Verkstadsbyggnad med maskiner beräknas under i bilaga 2 gjord förutsättning kunna tagas i bruk inom sex månader efter det bygget anbefallts. Beträffande stapelbäddens färdigställande hänvisas till samma bilaga.

I denna utredning har, utom undertecknade, även deltagit mariningjören av 1:a graden m. m. Axel W. Lindgren.

Karlskrona den 12 oktober 1912.

A. von Eckermann.

Chef för ingenjördepartementet.

Pehr P:son Perno.

Mariningenjör.

T. Herlin.

Mariningenjör.

Vidimeras ex officio.

Kungl. Marinförvaltningens kansli den 16 december 1912.

Chr. Westin.

Rätt avskrivet intygar

Ex officio:

Malte Ax:son Lindahl.