

Nr 5.

Ankom till riksdagens kansli den 29 mars 1916 kl. 2 e. m.

*Andra kammarens fjärde tillfälliga utskotts utlåtande nr 5
angående herrar Kloos och Ingvarsons motion, nr 133,
om skrivelse till Kungl. Maj:t angående Karlskrona ör-
logsvarvs ställande under civil ledning.*

I motion inom andra kammaren, nr 133, hava herrar Kloos och Ingvarson hemställt, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning rörande Karlskrona örlogsvarvs ställande under civil ledning, administrativt och i de delar så kan ske även tekniskt, samt för riksdagen framlägga de förslag vartill utredningen kan föranleda i samband med det bebådade förslaget om örlogsvarvets modernisering.

Till stöd för denna hemställan hava motionärerna anfört följande.

Motionen.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 1 bebådas under femte huvudtiteln en senare framställning till riksdagen rörande utvidgning och modernisering av Karlskrona örlogsvarv, och begäres, i avaktan på definitivt förslag, av riksdagen ett anslag för ändamålet på 250,000 kronor. Förslaget grundar sig på en av sakkunniga verkställd utredning, tillkommen i anledning av en riksdagsskrivelse år 1913, till vilken initiativet togs av enskilda motionärer. Vid samma tillfälle frambars jämväl en annan motion, som utom förslag om varvets modernisering, därjämte påyrkade dess ställande under civil ledning. I motionen anfördes bland annat följande:

»Staten har i Karlskrona örlogsvarv nedlagt högst betydande kapital och den undersökning, som nyligen på ort och ställe företogs av en engelsk fackman i skeppsbyggeri, utvisade, att varvet, utan större kostnader, kan sättas i stånd så att det fullt mäter sig med de enskilda

varven och därtill blir dem överlägset i fråga om för flottans räkning erforderliga resurser. Jämväl önskvärdheten av statens fullkomliga oberoende av enskilda intressen i andra avseenden gör en dylik förändring av behovet påkallad.

Men skall syftet med en dylik förändring — icke blott oberoende av enskilda, utan jämväl planmässighet och sparsamhet med tillgängliga medel — uppnås, erfordras samtidigt en annan förändring, nämligen den att varvets administration ställes under *civil ledning*. Med all aktning för den nuvarande ledningen, är den dock icke i första hand utbildad för att ekonomiskt förvalta ett stort modernt industriföretag. Och vad den tekniska utbildningen angår, torde även denna behöva bättre tillgodoses. Marinens ingenjörer äro tvivelsutan kompetenta och dugande män på sina respektive områden, men speciellt utbildade som skeppsbyggare torde de vare sig teoretiskt eller praktiskt mycket sällan vara, om ock en del av dem studerat *även* den saken. Skall emellertid ett företag, icke minst ett skeppsvarv, i vår tid kunna drivas fullt rationellt och icke draga onödiga kostnader, måste det ledas av fackmän, av specialister, som egnat sig helt, envar åt sitt särskilda område av det gemensamma arbetet. En dylik specialutbildning har hittills, på grund av statens begränsade verksamhetsområden, icke kunnat förekomma annat än inom privatindustrin, och därför måste staten, för så vida en modernisering av varvet skall medföra avsett resultat, anställa civil administrativ och delvis även teknisk ledning. I de grenar av varvets verksamhet åter, där marinens personal är speciellt sakkunnig bör den ju utan svårighet kunna tjänstgöra i samarbete med sina civila kolleger och i administrativt hänseende under ledning av den civila förvaltningen.»

Motionärerna hemställde slutligen, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t måtte föranstalta om en allsidig utredning rörande Karlskrona örlogsvarvs modernisering och ställande under civil ledning, administrativt, och i de delar, där så lämpligen kan ske, även tekniskt i syfte att å varvet utföra erforderligt nybyggnads- och underhållsarbete för flottan, liksom, i den mån så kan ske, annat jämförligt arbete, samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kan föranleda.

I den skrivelse till Kungl. Maj:t som av vederbörande utskott föreslogs och av riksdagen bifölls rörande varvets modernisering, omnämndes jämväl ovanstående förslag om dess ställande under civil ledning och heter det att »givetvis kan det vara lämpligt, att i samband med nyssnämnda undersökning tages under omprövning sättet för varvets

ändamålsenliga och ekonomiska ledning, varvid dock bör iakttagas, att de militära kraven vederbörligen tillgodoses».

Så mycket hittills är oss bekant, har detta emellertid icke blivit vederbörligen beaktat, utan tyckes regeringens förslag uteslutande taga sikte på moderniseringen, medan frågan om *civil* ledning icke berörts. Väl hava vi oss bekant, att beslut fattats 1914 om tillsättande för Karlskrona-varvets räkning av 2 civilt utbildade verkstadsingenjörer samt att nu av regeringen föreslås, att de förut på extra stat antagna elektroingenjören och kemisten skola komma på ordinarie stat, men anse vi detta vara långt ifrån tillräckligt för att få någon betydelse för varvets ändamålsenliga och ekonomiska ledning. Och var nu detta utskottets förslag berättigat 1913, bliver det självklart ännu mera berättigat i den mån varvet utvecklas till ett modernt affärsdrivande verk. Ju mera verksamheten utvidgas och ju mera det blir fråga om en verkligt rationell drift som gör staten oberoende av enskildas prisuppskrivningsförsök, ju nödvändigare blir det, att verkliga affärssynpunkter läggas på det hela. Och detta kan enligt vår mening icke bliva fallet med mindre än att för sådant ändamål särskilt utbildade personer anställas. De militära tjänstemännen besitta givetvis icke, utom i undantagsfall dylika egenskaper i samma grad som sådana personer. De utbildas ju till andra ändamål.

Utan att här mera i detalj vilja ingå på denna sak, vars betydelse även utan exemplifiering lätteligen torde inses, tillåta vi oss därför hemställa, — — —.»

Kungl. Maj:t har i proposition till innevarande riksdag, nr 74, föreslagit riksdagen att till utvidgning och modernisering av flottans varv i Karlskrona bevilja ett anslag av 1,350,000 kronor samt därav på extra stat för år 1917 anvisa ett belopp av 250,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att av sistnämnda belopp under innevarande år av tillgängliga medel förskjuta 100,000 kronor.

Till statsrådsprotokollet anförde departementschefen beträffande varvets organisation, att de av Kungl. Maj:t den 2 april 1914 tillsatta kommitterade för utredning rörande flottans varvs i Karlskrona utvidgning och modernisering, vilka den 23 mars 1915 avgåvo sitt betänkande, häri rörande denna sak anført följande.

Varvsorganisationen eller det inbördes förhållandet mellan de olika organ, som skulle leda och utföra arbetena inom varvet, såväl som dessas förhållande till överordnade myndigheter, vore en fråga av grundläggande

Kungl. Maj:ts proposition till innevarande riksdag angående utvidgning och modernisering av flottans varv i Karlskrona.

Kommittémajoritetens förslag.

betydelse för utnyttjandet av de resurser, som stode till buds för bedrivande av varvsverksamhet på ett tillfredsställande sätt från såväl militär som teknisk och ekonomisk synpunkt.

De av kommitterade föreslagna utvidgningarna av varvet kunde nämligen ej lämna det utbyte, man hade rätt att fordra, om icke nödvändiga ändringar i organisationen samtidigt vidtoges, så att den låte de olika verksamhetsområdenas målsmän och personal i erforderlig utsträckning självständigt och officiellt svara för sin ämbetsutövning. Beträffande varvets ingenjördepartement eller den del av varvets verksamhet, som varit föremål för kommitterades utredning, delade t. ex. varvschefen och departementschefen ansvaret för materielens nybyggnad och underhåll på sådant sätt, att chefen för ingenjördepartementet huvudsakligen bure det tekniska ansvaret, medan det ekonomiska ansvaret helt och hållet vore lagt på varvschefen. En sådan anordning vore så otidsenlig, att den endast kunde förklaras därav, att det tekniska elementet inom varvsorganisationen från en obetydlig början småningom vuxit i omfång, allt efter som materielen ökats och i tekniskt avseende utvecklats, varigenom större teknisk kunskap än den som stått till buds inom en rent militär organisation blivit erforderlig. En rättelse i detta nu rådande missförhållande kunde endast erhållas genom en omdaning av organisationen till mera logisk arbetsfördelning. För genomförandet härav erfordrades emellertid ändringar i nu gällande reglemente för marinen samt uti bestämmelserna angående statens upphandlings- och entreprenadväsende. En allsidig utredning av alla till en omorganisation hörande frågor med därav föranledda direkta förslag torde emellertid ligga utom kommitterades uppdrag. Det lämpligaste sättet för ärendets vidare behandling och förande till önskat resultat syntes därför kommitterade vara att för ändamålet tillsätta en särskild kommitté, sammansatt, förutom av personer förfarna i de olika grenarna av varvs-tjänstgöringen, även av personer förtrogna med verksamheten vid enskilda verkstäder, vilka byggde och reparerade fartyg, och möjligen även personer förtrogna med administrationen av maskinbyggnadsverksamheten vid statens järnvägar.

Syftet med en dylik kommittés verksamhet skulle sålunda enligt kommitterades åsikt i främsta rummet vara att utarbeta förslag till sådana ändringar i den bestående organisationen, att chefen för ingenjördepartementet såväl beträffande nybyggnader som den befintliga materielens underhåll i de delar, som låge inom sagda departements verksamhetsområde, ålades ansvaret såväl tekniskt som ekonomiskt och för detta ändamål erhöles en friare ställning gent emot varvschefen än nu vore förhållandet.

I fråga om de närmare skälen härför ville kommitterade hänvisa till en kommitterades skrivelse bilagd, av kommittéledamoten von Ecker-mann förebragt utredning angående hithörande frågor.

Ehuru övriga varvsdepartementschefers självbestämmanderätt i sam-band med ingenjördepartementets omorganisation även torde böra regleras och utsträckas, vore kommitterade dock av den uppfattningen, att varvs-chefsbefattningen under nuvarande förhållanden ej kunde indragas, så-som tidigare föreslagits av de kommitterade, som år 1882 avgivit be-tänkande angående sjöförsvarets ordnande. En militär av tillräckligt hög grad torde nämligen vara nödvändig såsom chef för varvet och den sammanhållande kraften för reglering av samarbetet mellan de olika departementen, militära och civilmilitära, samt för att bevaka och till-godose de rent militära krav, som ställdes på varvet som mobiliserings-station för den flytande materielen. Att, såsom förut föreslagits, lägga utövningen av detta chefskap på stationsbefälhavaren vore numera ej möjligt, enär varvschefens ämbetsgörömmål, även med de inskränkningar, som ovan framkastats, vuxit till en sådan omfattning, att det numera skulle vara förenat med stora svårigheter att överflytta varvschefens åligganden på stationsbefälhavaren.

Frågan om ingenjördepartementets inre organisation efter en be-slutad utvidgning av nybyggnadsverksamheten å varvet hade kommit-terade ägnat en ingående utredning. Från överingenjören P. P:son Perno, vilken av chefen för sjöförsvarsdepartementet år 1910 jämte andra tillkallats såsom sakkunnig för att inom departementet biträda med verkställandet av utredning rörande bokföring och kontroll vid flottans varv jämte därtill hörande frågor, hade i detta hänseende införskaffats ett den 3 september 1914 dagtecknat utlåtande, vilket bifogats kommitte-rades skrivelse. Av detta utlåtande framginge, att överingenjören Perno ansett, att den ifrågasatta nybyggnadsgruppen under början av sin ut-veckling borde inordnas såsom en del av flottans varvs ingenjördepar-tement för att sedermera, efter det nybyggnadsgruppen eventuellt vuxit i omfattning, utbildas till ett självständigt varvsdepartement, om för-hållandena då skulle visa sådant behöfligt. Även kommitterade hyste, såsom redan av det föregående torde framgå, den åsikten, att nybygg-nadsavdelningens inordnande under ingenjördepartementet vore det lämp-ligaste, men kunde icke dela överingenjören Pernos uppfattning att, när nybyggnadsavdelningen småningom vuxit i omfång, därav eventuellt skulle bildas ett nytt självständigt departement. Ur flera synpunkter finne kommitterade fördelaktigast, att jämväl nybyggnadsavdelningen komme att för framtiden utgöra en del av ingenjördepartementet, var-

igenom bland annat vunnes en synnerligen önskvärd enhetlighet i arbetena å flottans materiel och därför nödvändiga upphandlingar. Nybyggnadsavdelningens inordnande under ingenjördepartementet kunde emellertid tänkas på flera olika sätt. En organisation av departementet, som vore tilltalande såväl på grund av sin överskådlighet och klarhet som genom den skarpa begränsning, som därigenom gäves åt de departementschefen underlydande ingenjörernas befogenheter och åligganden, hade bland kommitterade varit föremål för ingående överläggningar. Under departementschefen skulle närmast lyda en verkstadsingenjör, en mobiliseringsingenjör och en nybyggnadsingenjör. Sins emellan skulle dessa ingenjörer vara fullt självständiga och var för sig direkt ansvariga inför departementschefen för sitt särskilda arbetsområde. Verkstadsingenjören skulle bliva chef för ingenjördepartementets samtliga verkstäder med undantag möjligen av elektricitetsverkstaden, som på grund av sitt speciella arbetsområde kunde tänkas erhålla en särställning inom departementet. Mobiliseringsingenjörens åliggande komme att i huvudsak sammanfalla med hans nuvarande skyldigheter, och nybyggnadsingenjören skulle, beträffande nybyggnaden, erhålla samma ställning som mobiliseringsingenjören beträffande den flytande materielens underhåll. Alla verkstadsarbeten såväl för underhållet som nybyggnaden skulle ledas av verkstadsingenjören, som skulle hava att på order av chefen för ingenjördepartementet verkställa arbeten enligt fastställda planer och ritningar. Över arbetets utförande ägde mobiliserings- och nybyggnadsingenjörerna var inom sitt område utöva erforderlig kontroll och tillsyn, men något befäl över verkstädernas arbetare eller någon myndighet över verkstädernas chef skulle ej ifrågakomma. Den högsta ledningen och bestämmanderätten vid möjligen inträffande intressekollisioner komme att ligga i departementschefens hand.

Kommitterade ville därför föreslå, att i samband med en utvidgning av varvet en särskild nybyggnadsingenjör måtte anställas med speciella betingelser för att kunna leda den ökade nybyggnadsverksamheten samt att departementet i övrigt måtte erhålla den inre organisation, som av kommitterade sålunda i stora drag förordats.

Reservationen.

Av kommitterades ordförande, kommandören Juel, har vid utlåtandet fogats en reservation emot kommitterades beträffande organisationsfrågan gjorda uttalande därom, att en särskild kommitté borde tillsättas för att utarbeta förslag till sådana ändringar i den bestående organisationen, att chefen för ingenjördepartementet beträffande såväl byggnader som den befintliga materielens underhåll i de delar, som låge inom departementets område, ålades ansvaret såväl tekniskt som ekonomiskt. Reservanten har därvid anfört huvudsakligen följande.

Den nuvarande varvsverksamheten vore huvudsakligen inriktad på materielens underhåll och krigsberedskap, medan nybyggnadsarbetena komme i andra rummet. I enlighet härmed förutsatte organisationen en samverkan av alla departementen under ledning av varvschefen, som ur krigsberedskapssynpunkt i vad på honom ankomme ansvarade såväl för materielens i dess helhet som för förrådens vidmakthållande till föreskriven storlek. Det vore härvid naturligt och nödvändigt, att varje departementschef hade det *tekniska ansvaret* beträffande sin detalj, då varvschefen ej kunde besitta tillräcklig teknisk kunskap på alla områden. Varvschefen vore dock i sådant avseende delaktig i det tekniska ansvaret, att han kunde föreskriva eller förbjuda arbetens utförande. Då det härvid vore krigsberedskapssynpunkten, som vore den för varvschefen bestämmande, kunde denna del av ansvaret ej fräntagas honom.

Varvschefens *ekonomiska ansvar* framginge dels av föreskriften, att han skulle tillse, att varvet med allt vad därtill hörde befunde sig i så tidsenligt skick, som genom omtanke och god hushållning kunde vinnas, och dels av hans skyldighet att vaka över ett noggrannt iakttagande av fastställda stater och att anvisade belopp ej överskredes. Avfattningen av dessa bestämmelser sammanhängde i viss mån därmed, att kostnaden för fartygsmaterielens underhåll icke kunde i förväg beräknas och olika år kunde vara mycket varierande, medan det härför avsedda anslaget endast föga brukade ändras år från år. Då därför allt emellanåt inträffade, att anslagna medel ej lämnade tillgång att utföra materielens underhåll i hela den utsträckning, som vore önskligt, måste, företrädesvis ur krigsberedskapssynpunkt, avgöras vad som ofördröjligen borde åtgöras och vad som kunde uppskjutas till ett följande år. Härvid vore det varvschefen, som med hänsyn till samtliga medverkande departements arbeten ägde avgöra eller föreslå till högre myndighet vad som borde göras.

På grund av dessa förhållanden kunde reservanten icke biträda kommitterades förslag, att chefen för ingenjördepartementet — och eventuellt övriga departementschefer, envar beträffande sitt departement — skulle åläggas såväl det tekniska som ekonomiska ansvaret beträffande materielens underhåll. Den nuvarande organisationen arbetade i detta avseende tillfredsställande. Varvsdepartementscheferna intoge redan nu häruti en mycket självständig ställning; envar av dem erhöle årligen en bestämd anvisning av varvschefen å det belopp, han hade att disponera för materielens underhåll, och varvschefen ingrepe därefter i allmänhet icke och i varje fall ej utan tvingande nödvändighet uti departementschefernas åtgärder i detta avseende.

Nybyggnadsarbetena intoge i visst avseende en annan ställning än underhållsarbetena. Alldenstund ett nytt fartyg ej kunde påräknas för tjänstebruk, förr än det blivit färdigt, bortföle under byggnadstiden beredskapssynpunkten. Kommitterade hade i sitt uttalande angående varvets huvudändamål framhållit, att nybyggnadsverksamheten bleve en nödvändig regulator, som tillvaratoge överskottet i produktionsförmåga under de delar av året, då underhållsarbeten för fartygen ej funnes i tillräcklig mängd eller då sådana arbeten på grund av för året därför anvisade medels otillräcklighet måste uppskjutas. Nybyggnadsverksamheten inginge sålunda såsom ett led i varvets huvuduppgift att skapa en mobiliseringsstation för den flytande materielen och att hålla den i så hög krigsberedskap som möjligt. Varvschefen kunde därför tvingas att ingripa i nybyggnaden, nämligen om brådskande underhållsarbeten skulle taga varvets arbetskraft i anspråk i sådan utsträckning, att nybyggnadsverksamheten måste eftersättas, varvid varvschefen eventuellt finge påtaga sig ansvaret för en försenad och måhända fördyrad nybyggnad. Det kunde ifrågasättas, huruvida icke detta förhållande redan i och för sig vore av den betydelse, att det borde utgöra hinder för att chefen för ingenjördepartementet skulle kunna erhålla såväl den tekniska som den ekonomiska ansvarigheten för nybyggnadsarbeten, även om så ur andra synpunkter skulle anses nödvändigt.

I enlighet med den sålunda framställda uppfattningen av frågan vore det därför endast med tvekan, som reservanten kunde tillstyrka någon ändring i nuvarande ordning och ej i annat avseende än att chefen för ingenjördepartementet beträffande *nybyggnad av fartyg* skulle erhålla en i förhållande till varvschefen friare ställning. Den härav föranledda organisationsändringen ansåge reservanten böra skarpt begränsas till att gälla endast sådana nybyggnader, som chefen för ingenjördepartementet erhållit i uppdrag att för ett anvisat visst belopp utföra samt för dylika arbeten erforderliga upphandlingar av materialier av annan beskaffenhet än sådana, som enligt gällande föreskrifter skulle hållas i materialförrådet.

Slutligen hade av reservanten framhållits, att för utarbetande av de reglements- m. fl. bestämmelser, som vore avsedda att ligga till grund för en organisationsändring i den av kommitterade föreslagna riktningen, det icke syntes vara varken nödvändigt eller lämpligt att tillsätta en kommitté, då de erforderliga ändringarna ej behövde bliva mera omfattande, än att förslag till dem borde kunna utarbetas av vederbörande myndigheter.

I infortrat gemensamt utlåtande hava marinförvaltningen och chefen för marinstaben, med framhållande av att vissa av kommitterade beträffande organisationsfrågan berörda spörsmål redan varit under behandling av förutvarande eller förefintliga kommitterade och sakkunniga, anført, att de icke biträdde kommitterades majoritets förslag om att giva en kommitté i uppdrag att verkställa den av majoriteten föreslagna utredningen.

Marinförvaltningens och chefens för marinstaben yttrande.

Rörande denna fråga anförde departementschefen till stadsrådsprotokollet följande.

Departementschefen.

Med avseende å den av kommitterade till behandling upptagna frågan om vissa förändringar i varvets organisation anser jag i motsats till kommitterades flertal — utan att för närvarande vilja uttala mig rörande de i sådant hänseende framförda synpunkterna — att en särskild kommitté för ytterligare utredning av frågan icke bör tillsättas. Däremot synes det mig lämpligt, att handlingarna i detta ärende, såvitt angår organisationsfrågan, överlämnas till de sakkunniga, som jämlikt nådigt bemyndigande den 20 juni 1913 av chefen för sjöförvarsdepartementet tillkallats för att inom departementet biträda med utredning och uppgörande av förslag rörande organisationen av de till flottans stationer hörande myndigheter, för att av dessa sakkunniga tagas i övervägande vid fullgörande av det åt dem givna uppdraget; och anhåller jag att, sedan riksdagen fattat beslut i den här föreliggande huvudfrågan, få återkomma till detta ämne, därvid särskilt lära böra tillses, huruvida icke vid nämnda organisationsfrågas behandling av de sakkunniga dessa böra förstärkas med en eller flera representanter för den tekniska sakkunskapen på ifrågavarande område.

För att erhålla kännedom om den nuvarande varvsledningens ställning till i förevarande motion framburna förslag har utskottet i föreskriven ordning anhållit om yttrande från varvschefen i Karlskrona. Nämnda yttrande jämte uttalanden från varvschefen underlydande departementschefer liksom från marinförvaltningen åtfölja såsom bilagor detta utlåtande. Som bilaga har utskottet jämväl medtagit den särskilda utredning rörande organisationsfrågan, vilken utarbetats av marinöverdirektören A. M. A. von Eckermann och finnes bilagd skrivelsen från kommitterade för utredning rörande flottans varvs i Karlskrona utvidgning och modernisering.

Utskottets yttrande.

Såsom av den ovan meddelade redogörelsen för Kungl. Maj:ts proposition nr 74 till innevarande riksdag framgår, hade ovannämnda kom-

mitterades majoritet uttalat, att Karlskrona örlogsvarv borde i vissa avseenden omorganiseras, och att en särskild kommitté borde för nämnda ändamål tillsättas. En av kommitterade, den nuvarande varvschefen, anförde emellertid i detta avseende reservation, och marinförvaltningen samt chefen för marinstaben hava biträtt reservantens mening. Departementschefen har likaledes ansett, att en särskild kommitté för omorganisationsfrågan ej borde tillsättas, men däremot uttalat, att det syntes honom lämpligt, att handlingarna i detta ärende, såvitt anginge organisationsfrågan, överlämnades till de sakkunniga, som jämlikt nådigt be- myndigande den 20 juni 1913 av chefen för sjöförvarsdepartementet tillkallats för att inom nämnda departement biträda med utredning och uppgörande av förslag rörande organisationen av de till flottans stationer hörande myndigheter, för att av dessa sakkunniga tagas i övervägande vid fullgörande av det åt dem givna uppdraget. Departementschefen anhöll därför, att, sedan riksdagen fattat beslut i huvudfrågan, få återkomma till detta ämne, därvid särskilt borde tillses, huruvida icke vid nämnda organisationsfrågas behandling av de sakkunniga dessa borde förstärkas med en eller flera representanter för den tekniska sakkunskapen på ifrågavarande område.

Då sålunda frågan om Karlskrona örlogsvarvs omorganisation kommer under riksdagens behandling i samband med handläggningen av Kungl. Maj:ts ovannämnda proposition — en särskild motion rörande varvets ställande under civil ledning har i anslutning till nämnda proposition väckts i andra kammaren —, och då enligt departementschefens uttalande till statsrådsprotokollet nämnda fråga under alla förhållanden kommer under förnyad utredning, har utskottet icke ansett förslag om en särskild riksdagsskrivelse i ärendet från dess sida påkallat.

Utskottet vill dock i likhet med statsutskottet vid 1913 års riksdag uttala, att vid den blivande utredningen sättet för varvets ändamåls- enliga och ekonomiska ledning bör tagas under omprövning, och det synes jämväl utskottet uppenbart att därvid bör undersökas, huruvida varvet i dess helhet eller viss del därav bör ställas under civil eller civilmilitär ledning. Under alla omständigheter torde det vara både nödvändigt och lämpligt att åt den tekniska sakkunskapen beredes en mera självständig ställning gentemot den militära ledningen än vad för närvarande synes vara förhållandet. Den utredning i hithörande frågor, som framlagts av marinöverdirektören von Eckermann, synes utskottet vara synnerligen belysande i fråga om förefintliga missförhållanden.

Då utskottet emellertid, som ovan nämnts, funnit, att hela frågan om omorganisation av flottans varv i Karlskrona kommer att bliva föremål för särskild behandling i annat sammanhang, får utskottet på grund av vad sålunda anförts hemställa,

att herrar Kloos och Ingvarsons förevarande motion icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 28 mars 1916.

På utskottets vägnar:

W. BÄCKSTRÖM.

I förevarande ärendes slutbehandling hava inom utskottet deltagit: herrar *Bäckström, Leksell, Andersson* i Resebo, *Lindmark*¹⁾, *Andersson* i Gävle, *Johanson* i Huskvarna¹⁾, *Lundgren*¹⁾, *Kaijser, Flognfält* och *Lindstam*.

¹⁾ Icke närvarit vid utlåtandets justering.

Bilaga 1.

Till KONUNGEN.

Sedan varvschefen vid flottans station i Karlskrona genom nådigt brev den 11 nästlidne februari anmodats att avgiva underdånigt yttrande angående en inom riksdagens andra kammare väckt motion om Karlskrona örlogsvarvs ställande under civil ledning, har varvschefen vid flottans station i Karlskrona med skrivelse den 6 innevarande månad till marinförvaltningen insänt det anbefallda yttrandet under anhållan att detsamma måtte till Kungl. Maj:t överlämnas.

Vid överlämnande av detta yttrande vill marinförvaltningen, som i allt huvudsakligt instämmer i varvschefens uttalande, särskilt betona, att motionärerna misstagit sig angående ett örlogsvarvs egentliga uppgift. På sätt varvschefen framhållit har ett örlogsvarv nämligen till huvuduppgift att utgöra ett mobiliseringscentrum samt att hålla den flytande materielen i den största möjliga stridsberedskap. Huvuduppgiften för de privata varven åter måste ju vara att med aktgivande på konjunkturer och arbetstillfällen söka åvägbringa så stor utdelning som möjligt på de kapital, som nedlagts i varven. Därtill vill marinförvaltningen tillägga, att örlogsvarven i stor utsträckning äro avsedda att vara yrkesskolor för stora delar av marinens manskap.

I utlåtande angående flottans och kustartilleriets upphandlings- och entreprenadväsende, avgivet av sakkunnige, tillkallade enligt nådigt brev den 6 september 1907, beröres varvschefernas ämbetsställning på ett sätt, som oförtydligt utvisar, att de sakkunnige ansett ämbetet böra vara anförtrott åt en sjö-militär.

På grund av vad sålunda anförts anser marinförvaltningen, i likhet med varvschefen, att den utredning motionärerna åsyfta icke bör ifrågakomma.

I ärendets handläggning deltagande: undertecknad chef samt Rudberg, Lindberg, von Eckermann, Ekelund, Helin, Norinder, Ericson, Boalt, föredragande, och Gyldeén.

Stockholm den 13 mars 1916.

Underdånigst

På kungl. marinförvaltningens vägnar

GUSTAF DYRSSEN.

E. A. Gräntz.

VARVSCHEFEN
VID
FLOTTANS STATION
I
CARLSKRONA.

Bilaga 2.

Till KONUNGEN.

Sedan Eders Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 11 sistlidne februari, med bifogande av en i riksdagens andra kammare väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående Karlskrona örlogsvarvs ställande under civil ledning, anbefallt mig att så snart ske kunde inkomma med yttrande, huruvida den av motionärerna begärda utredningen kunde anses vara av rådande förhållanden påkallad, samt med det yttrande i övrigt, vartill motionen kunde giva anledning, får jag härmed i underdånighet anföra följande.

Flottans varv såsom varande militära etablissement och avsedda för militära ändamål hava alltid självfallet stått under militär ledning. Nu hava motionärerna, med hänsyn till Karlskrona varvs föreslagna utvidgning för att i större utsträckning än hittills kunna verkställa nybyggnader för flottan, ansett att detta varv i samband härmed borde ställas under civil ledning. Grundmotivet för den av motionärerna föreslagna ändringen i varvsorganisationen synes vara, att moderniseringen av varvet och utvidgningen av dess kapacitet och resurser skulle komma att förändra dess huvuduppgift, som förut varit nästan enbart militär, till att bliva ekonomisk-teknisk och därför företrädesvis civil, medan den militära uppgiften skulle träda i bakgrunden.

För att besvara frågan, huruvida varvets ledning bör vara militär eller civil, måste man sålunda först klargöra vad som är varvets huvuduppgift och huruvida denna genom dess utvidgning och modernisering kommer att förändras.

Örlogsvarvens tillkomst och tillvaro äro betingade uteslutande av behovet att hava platser, där flottans flytande materiel kan förnyas och underhållas. På trä- och segelfartygens tid verkställdes såväl nybyggnad som underhåll och utrustning så gott som uteslutande på örlogsvarven, men i mån som den äldre flytande materielen ersatts med järnfartyg, försedda med talrika, ofta ömtåliga maskinerier och högt utvecklade artilleri-, torped- och minvapen, har arbetet med materielens underhåll och utrustning så ökats i omfång och blivit av sådan grundläggande betydelse för fartygens effektivitet, att nybyggnadsarbete endast i mindre utsträckning och endast i den mån underhållsarbetena det medgivit kunnat utföras å örlogsvarven. Detta förhållande, att, då örlogsvarven ej maktade fylla behovet av såväl underhåll och utrustning som nybyggnad, denna sistnämnda överläts åt den enskilda företagsamheten, medan utrustning och underhåll fortfarande fingo åligga varven, är den nödvändiga följderna därav att just häruti enligt sakens natur ligger varvens egentliga uppgift. Detta sammanhänger även därmed att det endast är den färdiga flytande materielen, som kan verkligt deltaga i landets försvar, och att det därför är av största betydelse, att denna materiel alltjämt hålles i den högsta möjliga grad av tjänstduglighet, medan den under byggnad varande materielen måste komma i andra rummet, så länge den ej inträtt bland de disponibla stridsmedlen.

Vilket omfattande arbete, som för ett nutida örlogsfartyg och dess maskineri innefattas uti begreppet »underhåll och utrustning», torde den, som ej haft erfarenhet härav, knappast kunna föreställa sig; ej heller äro motsvarande arbeten på en handelsångare därmed jämförliga uti omfång. För att den relativt höga farten, som fordras hos ett örlogsfartyg, skall kunna uppnås, har maskineriet från början måst konstrueras så lätt som är förenligt med nödvändig styrka och för att samma fartprestation även, sedan fartyget varit i tjänst någon tid, skall kunna bibehållas, erfordras att slitna partier av maskineriet uti mycket stor utsträckning omsättas. Ett dylikt underhållsarbete på ett enda fartygs maskiner kan ofta taga ingenjördepartementets maskinverkstad helt i anspråk under flera veckor och för att giva en föreställning om dylika arbetens omfattning kan anföras att t. ex. under 1915 underhållet av skrov, maskiner och dylikt på stationens jagare erfordrade 19,350, å torpedbåtarna 16,616 och pansarkryssaren Fylgia 4,829 dagsverken.

Då stridsfartygen äro bärare av de vapen, med vilka striden skall föras, är det ej allenast underhållet av fartygens skrov och maskiner utan även vidmakthållandet av deras beväpning uti effektivt skick, som åligger varvet.

Ett örlogsvarv utgöres med hänsyn härtill av ett flertal sins emellan jämställda departement för ombesörjandet av underhåll och utveckling av var sitt slag av materiel. Av varvsledningen, som utgör det sammanhållande bandet mellan de olika departementen, fordras därför ovillkorligen att ärenden, som röra deras respektiva verksamhetsområden erhålla en med hänsyn till sin militära natur sakkunnig behandling. Detta förhållande utgör i och för sig ett påtagligt hinder för ett örlogsvarvs ställande under civil ledning.

Huvuduppgiften för ett flottans varv är sålunda att vidmakthålla fartygsmaterielen i den högsta möjliga grad av stridsberedskap såväl genom att utföra det vanliga underhållet och den periodiskt återkommande utrustningen av den vid varvet förlagda flytande materielen som ock genom att med nödig skyndsamtet såväl i freds- som krigstid verkställa förekommande mera omfattande reparations- och förändringsarbeten.

Därjämte hava varven uppgiften att vara förrådsdepåer, från vilka fartygens behov av vapen, ammunition och andra till utrustningen hörande effekter kan fyllas och i mån av förbrukning ersättas.

Nu är emellertid förhållandet att de varvet åliggande underhålls- och reparationsarbetena ej äro jämnt fördelade året om, utan tidvis överhoppa varvet med arbete och tidvis taga endast en ringa del av dess arbetskraft i anspråk under det att varvets arbetareantal, särskilt i Karlskrona, ej i någon nämnvärd grad kan ökas och minskas på grund av tillfälliga variationer uti arbetstillgången. Den privata industri, som finnes i Karlskrona, är nämligen ej tillräcklig för att i sig kunna upptaga det antal varvsarbetare, som vid brist på underhållsarbeten skulle behöva att avskedas, och erfarenheten har visat, att ett tillfälligt behov av ökning i varvets arbetarestam icke kan fyllas genom att yrkeskunniga arbetare skulle kunna erhållas från andra orter.

På grund av dessa förhållanden är det för varvet i Karlskrona av stor vikt att hava en jämn tillgång på nybyggnadsarbeten, enär härigenom möjlighet beredes att hålla en jämförelsevis stor arbetarestam, som vid tider av brådskande utrustnings- och underhållsarbeten kan disponeras för att sätta varvet i stånd att med tillbörlig hastighet utföra dessa, under det att den dess emellan kan användas till nybyggnadsarbete.

Om detta förfaringssätt ej skulle få användas, utan i stället ett större nybyggnadsarbete å flottans varv skulle drivas med företräde framför underhålls-, utrustnings- och reparationsarbeten eller vid sidan av och utan hänsyn till dessa arbeten, skulle detta verka direkt nedsättande på varvets förmåga att fylla sin huvuduppgift att hålla den flytande materielen vid högsta möjliga stridsberedskap och i sådant fall vore landet mera betjänt med att ett dylikt nybyggnadsarbete utfördes vid enskild verkstad.

Av ovanstående torde framgå att ej allenast huvuduppgiften för flottans varv är av militär natur utan även att, särskilt beträffande varvet i Karlskrona, nybyggnadsverksamheten måste underordnas dess militära uppgift såsom mobiliseringsstation för den i tjänst varande flytande materielen. Med nödvändighet torde härav följa att varvets ledning måste vara militär och ej civil.

Motionens innehåll visar emellertid att det ej allenast är beträffande varvets huvuduppgift, som motionärerna hava anlagt en oriktig synpunkt, utan att de även i en del andra avseenden ej hava en saklig uppfattning av rådande förhållanden beträffande örlogsvarvets ledning och drift.

Enligt motionärernas uppfattning skulle *planmässighet och sparsamhet* i varvsdriften ej kunna erhållas med den nuvarande militära organisationen, men där- emot bliva en följd av att varvets administration ställdes under civil ledning. Skälet härför angives vara att den nuvarande ledningen ej i första hand är utbildad för att förvalta ett *stort modernt industriföretag*. Såsom av det ovan anförda torde framgå, har ett flottans varv helt annan uppgift än ett stort modernt industriföretag och en planmässighet, som har sparsamhet till huvudsyfte låter sig helt enkelt ej förena med denna uppgift. Så t. ex. skulle planmässighet i underhållet fordra att fartygen i bestämd ordning under erforderlig tid bleve tillgängliga på varvet, så att arbetet kunde jämnt fördelas året om. Men ett sådant ordnande av fartygens sjöexpeditioner låter sig ej förena med fordran på flottans stridsberedskap och personalens övning samt ligger för övrigt fullkomligt utom varvsledningens bestämmande. Vidare skulle en planmässighet uti nybyggnadsarbetet fordra, att detta ej finge röna störande inverkan av underhålls- arbetena, men som ovan påvisats skulle detta medföra, att nybyggnadsarbetet komme att verka nedsättande på varvets förmåga att fylla sina viktigaste uppgifter samt omintetgöra just den fördel, som örlogsvarvet borde hava av att driva nybyggnadsverksamhet vid sidan av underhålls- och reparationsarbetena. Vad sparsamheten i övrigt beträffar är det ett fullkomligt löst och obevisat påstående att den under civil administration skulle kunna drivas längre än under militär. Även en civil ledning skulle vara bunden av de former och förordningar, som reglera hushållningen och redovisningen av statens medel, och som tillkommit för att från det allmännas sida kontrollera att dessa medel skötas med sparsamhet och omtanke, så att den möjlighet till besparingar, som den privata varvsdriften genom friare händer i dylikt avseende i vissa hänseenden kan hava i jämförelse med staten, skulle en civil varvsledning lika litet som den militära kunna påräkna.

Den civila ledningen vid ett enskilt varv torde nog kunna sätta sparsamhetshänsynen vid arbetenas utförande i främsta rummet för ernående av största möjliga förtjänst, men för ett örlogsvarv torde största vikten böra läggas på arbetenas solida utförande, varigenom underhållskostnaderna minskas och i längden den största sparsamheten ernås.

Någon grund för den uppfattningen att större planmässighet och sparsamhet skulle ernås under civil än under militär ledning finnes därför icke.

Då i motionen säges att *marinens ingenjörer* mycket sällan torde vara kompetenta och dugande speciellt såsom skeppsbyggare, ligger häruti ett i högsta grad orättvist underskattande av deras ådagalagda kompetens och förtjänstfulla arbete just i detta avseende.

Enligt gällande bestämmelser för de blivande mariningenjörernas utbildning skola dessa under utbildningstiden såsom mariningenjörselever och mariningenjöraspiranter tjänstgöra såväl ombord å flottans fartyg som å örlogsvarven samt å enskilda varv eller vid verkstäder, där sjöångmaskiner tillverkas, varjämte de såsom mariningenjörsstipendiater skola för sin utbildning under minst två år innehava anställning dels såsom arbetare dels såsom ritare vid sådan in- eller utländsk mekanisk verkstad eller varv, där sjöångmaskiner tillverkas eller ångfartyg byggas. Efter utnämning till mariningenjörer erhålla de under flerårig tjänstgöring å flottans varv och sjökommendering å olika stridsfartyg tillfällen att ytterligare förvärva praktisk kannedom icke blott om fartygsmaterielens konstruktion utan framför allt om de krav, som ställas å densamma under tjänstbruk.

Våra stridsfartyg äro alla konstruerade av mariningenjörer och — även då de utförts å enskilda varv — byggda under kontroll av en på byggnadsplatsen i regel hela tiden tjänstgörande mariningenjör, vilken kontroll är så mycket nödvändigare som krigsfartygsbygge i mycket väsentliga avseenden skiljer sig från handelsfartygsbygge och därför inga andra specialister på byggande av krigsfartyg finnas att tillgå än just mariningenjörerna. Då dessutom våra stridsfartyg i allmänhet både i konstruktion och utförande visat sig väl motsvara de fordringar som ställts på dem, så utgör detta bästa vittnesbördet på kompetensen hos dem, som konstruerat fartygen och kontrollerat deras byggande. Mariningenjörerna torde således få anses vara såväl teoretiskt som praktiskt utbildade skeppsbyggare särskilt i fråga om krigsfartyg.

Det är sålunda efter en betydligt mera grundlig specialutbildning än en civil ingenjör kan uppvisa som mariningenjörerna sättas att bestrida befattningarna såsom chefer för varvens ingenjördepartement, varest byggnad och underhåll av fartygen till skrov, pannor och maskiner verkställas.

Även uti tekniskt avseende måste därför på det bestämdaste avstyrkas att ersätta den nuvarande ledningen med civil.

På grund av vad härovan anförts får jag i underdånighet framhålla, att den av motionärerna begärda utredningen icke i något avseende kan anses vara av rådande förhållanden påkallad.

Av varvets departementschefer till mig avgivna yttranden i denna fråga bifogas.

Karlskrona den 6 mars 1916.

Underdånigst

A. B. JUEL.

Magn. Rudén.

CHEFEN
FÖR
ARTILLERIDEPARTEMENTET
KARLSKRONA.

Bilaga 3.

Till varvschefen.

Genom nådigt brev av 11 dennes infortrar Kungl. Maj:t vissa yttranden angående en brevet vidfogad riksdagsmotion nr 133, ingiven till årets riksdag av herrar Kloo och Ingvarson, och genom sin resolution § 415 remitterar V. C. K. detta ärende till C. A. D. för avgivande av yttrande. Med anledning härav får jag vördsamt anföra följande:

Varvet är för närvarande en militär anstalt, som i främsta rummet har till sin uppgift att vara ett materielens mobiliseringscentrum under fred och under krig en depå för materielens reparation och förnyelse. Om det sålunda erkännes att varvets ändamål är uteslutande militäriskt, så torde det utan vidare utredning böra vara klart att det bör stå under militärisk ledning. Den i det dagliga livet axiomatiska satsen, att man för att leda exempelvis ett tekniskt företag tager en tekniker och för att leda ett sjukhus tager en läkare, d. v. s. i allmänhet uttryckt, man tager en specialist på företagets område, denna för alla andra förhållanden gällande och som självklar ansedd sats, den anses nämligen även böra gälla det militära. Det militära området synes, av motionärerna att döma, vara av den egendomliga beskaffenhet, att dess krav bättre förstås och bättre tillgodoses av de på detta område obevandrade än av dem, som däråt ägnat sitt livs arbete. Huru litet sanning, som ligger i detta resonemang, visar den beundran, som i dessa den hårda påfrestningens tid världens mest genomförda militärorganisation tillvunnit sig även bland motståndarna.

Det stöd, motionärerna sökt för sitt förslag, nämligen att varvets arbeten skulle kunna bedrivas mer ekonomiskt, utgör, även om det skulle vara sannt, ej något verkligt skäl, ty i samma stund varvet upphörde att stå under militärisk ledning, upphörde det också att (åtminstone till gagnet) vara en militärisk anstalt, och då vore dess tillvaro även med den mest idealiskt ekonomiska skötsel ett grovt slöseri. Motionärerna, eller rättare deras föregångare, tyckas dock ha någon känsla av, att på varvet borde det i allt fall finnas någon militär sakkunskap, men denna skulle underordna sig den civila ledningen. Något skäl varför, där speciell ingenjörkunskap och erfarenhet erfordras, den ej skulle för varvet kunna förvärfvas och där tillgodogöras, fastän varvet står under militär ledning, anföres ej. Är det manne svårare för den civila känslan att inom ett militärt verk underordna sig militär ledning, än vad det skulle vara för militär att inom sitt eget arbetsområde underordna sig civil mer eller mindre oförstående ledning?

Till sist beder jag, med hänvisning till det »om» som sattes vid påståendet att under civil ledning varvets drift skulle bli mer ekonomiskt fördelaktig än under militärisk, få framhålla, att detta endast är ett löst påstående utan en skynt av bevis, och att påståendet ej bliver riktigare därför att det ideligen upprepas. Med avseende på varvet som affärsdrivande verk anser jag mig kunna utan fara för att bli motbevisad påstå, att det aldrig vare sig under civil eller militär ledning kan komma att ekonomiskt tävla med den enskilda industrien,

så länge dess ledning är insnörd i den tvångströja, som utgöres bland annat av omöjligheten av att få disponera en gjord besparing från ett föregående till ett kommande år, upphandlingsförordningar m. fl. dylika administratiella inskränkningar, men ur detta tvång lära väl riksdagens kontrolleringsönsknningar näppeligen vilja släppa varvet, även om därav skulle komma ekonomisk vinst.

Med stöd av det anförda får jag som min åsikt värdsamt framhålla, att begärd utredning ej synes av behovet eller förhållandena påkallad.

Karlskrona, artilleridepartementets kontor den 18 februari 1916.

V. Broman.

CHEFEN
FÖR
EKIPAGEDEPARTEMENTET
KARLSKRONA.

Bilaga 4.

Till varvschefen.

Med anledning av varvschefens remiss av den 15 dennes, § 415, får jag värdsamt anföra:

Enligt mitt förmenande torde det ej ens kunna komma ifråga, att artilleri-, torped- och mindepartementen böra stå under civil ledning, då dessa departement så gott som uteslutande handskas med speciell krigsredskap, för vilkas rätta skötsel etc. erfordras kunskap om dessa vapens användning ombord. Vad ekipagedepartementet angår skulle repslagareverkstaden samt segelsömmeri- och tapetserareverkstäderna väl kunna stå under civil ledning, men anser jag däremot tackelkammaren böra stå under sjömilitär tillsyn. Ekipagemästarens åliggande såsom brandchef och chef för sjöreserven torde även nödvändiggöra, att en officer sköter denna befattning. Då departementets arbeten till stor del utgöras av fartygens tillsyn under varvsliggande, förhalningar, provresor, devieringar etc., ligger ju i sakens natur, att någon med fartygens egenskaper förtrogen militär chef bör ansvara för dessa arbeten. Fartygens alla nautiska instruments ändamålsenliga skötsel och vård samt anskaffning kan svårligen anförtros åt ej sakkunnig civil personal.

Vad ingenjördepartementet angår har ju detsamma alltid varit ställt under ingenjörer, som fått sin huvudsakliga utbildning vid civila läroverk och hava ju numera, innan de antagas till mariningenjörer, under avsevärda tidsperioder måst tjänstgöra vid mekaniska verkstäder eller varv, där sjöångmaskiner tillverkas eller fartyg byggas. Att de utöver denna utbildning även inhämtat en del militära insikter och kunskaper, torde väl få anses som en fördel, ej tvärtom.

Vad byggnadsdepartementet angår så står det och kommer väl alltid att stå under för detta departements arbeten särskilt utbildad civilmilitär fackmans ledning.

Att varvschefen även bör inneha den fackkunskap, som är nödvändig för att rätt bedöma de respektive stridsfartygens olika detaljer, särskilt vad artilleri, torpeder, maskiner m. fl. krigsredskap angår, synes mig ostridigt. Förutom

detta kan ju en civil finansman eller ledare av varvet svårigen sätta sig in i och bedöma, vad som erfordras för besättningarnas levnadsmöjligheter ombord, vadan även här synes otvivelaktigt, att en sjöofficer bör ha högsta befälet över ett örlogsvarvs skötsel. Å varvet tjänstgör eller kommer väl i alla tider dessutom att tjänstgöra så mycken militär personal, att det bleve onaturligt att ställa denna under civil överledning. Hela förslaget synes mig tillkommit uteslutande för att väcka misstro mot militären och för att på något vis komma densamma till livs, och alls ej av verkligt behov eller önskan att åstadkomma någon reel nytta. Att jämföra flottans varv med ett vanligt civilt skeppsvarv går ej enligt mitt förmenande, då inget sådant varv har den mångfald olika arbetsgrenar, som ett örlogsvarv måste ha för att i allvarets stund fylla alla de stora krävande uppgifter, som då och för övrigt alltid böra ställas på detsamma.

Någon utredning i av motionärerna angiven riktning synes mig således ej vara av något förhållande påkallad.

Karlskrona, ekipagedepartementet den 21 februari 1916.

Ad. C:son Hermelin.

CHEFEN
FÖR
TORPEDDEPARTEMENTET
KARLSKRONA.

Bilaga 5.

Till varvschefen.

På grund av V. C. K. resol. D:ii § 415 å nådig remiss av den 11 dennes får jag vördsamt inkomma med infortrat yttrande.

Först och främst synas mig motionärerna såväl av 1913 som av 1916 sakna uppfattning om ett örlogsvarvs huvudändamål, nämligen att utgöra ett mobiliseringscentrum för stationen tillhörande fartyg och en reparationsplats för desamma.

Att den undersökning, som å ort och ställe företogs av en engelsk fackman i skeppsbyggeri, utvisade att varvet utan större kostnader kunde sättas istånd att fullt mäta sig med de enskilda varven och därtill till och med bliva dem överlägset, anser jag ej alls i sina konsekvenser behöva leda till nödvändigheten att *varvet* på grund av denna utvecklingsmöjlighet å fartygsbyggnadsområdet skulle ställas under *civil ledning*.

I motionen framhålles mycket riktigt såsom behövt för varje företag, för att det skall kunna »drivas fullt rationellt och icke draga onödiga kostnader», att det bör »ledas av fackmän, av specialister, som ägnat sig helt, envar åt sitt särskilda område av det gemensamma arbetet», och av denna anledning saknar enbart civilt utbildad personal förutsättningar att leda ett *örlogsvarv* eller därvarande departement.

Det förefaller som motionärerna skulle anse, att för skötande av varvschefsämbetet eller med insikt kunna vara den ledande för varvets olika departement endast skulle fordras att vara *civil*, och deras förslag att lösa varvsfrågan torde härav blivit snedvidret genom motionärernas för övrigt helt naturliga obekantskap

med ett örlogsvarvs *huvudsakligaste* och *viktigaste* funktioner, oberoende om därstädes förlägges en skeppsbyggnadsavdelning eller ej.

Visserligen medgiva motionärerna, att vissa grenar av varvets verksamhet behöfve ledas av marinens personal, där denna är speciellt sakkunnig, men av motionen framgår, som om dessa verksamhetsgrenar skulle vara av så sidoordnad betydelse, att deras ledare utan större svårighet skulle »kunna tjänstgöra i samarbete med sina civila kolleger och i administrativt hänseende under ledning av den civila förvaltningen».

Såsom ledare av varvets torpeddepartement synes mig en civil person sakna förutsättningar, då departementets huvudsakliga funktion är att svara för att fartygens fasta och rörliga torpedmateriel hålles i militärt användbart skick och härför torde fordras militärt utbildad fackman.

Såsom tekniskt biträde, verkstadsledare och konstruktörer för torpedfabrikationen fordras naturligtvis kompetenta marin- och civilingenjörer.

På grund av ovanstående anser jag, att den av motionärerna begärda utredningen ej är av rådande förhållanden påkallad.

Karlskrona, T. D. den 21 februari 1916.

K. P:n Rosensvärd.

CHEFEN
FÖR
MINDEPARTEMENTET
KARLSKRONA.

Bilaga 6.

Till varvschefen.

Som yttrande med anledning av V. C. resol. D:ii § 415 den 15 februari 1916 angående motion om örlogsvarvets ställande under civil ledning m. m. får jag för mindepartementets vidkommande värdsamt anföra, att detta departement bör i varje fall bilda en militär detalj. Den krigsmateriel, som där skall underhållas och vårdas, är nämligen till största delen av aldeles särskild militärteknisk beskaffenhet, varför mindepartementets verksamhet ej lämpligen låter sig skötas, med mindre det äger militär ledning och bildar en militär detalj. Som sådan kan den aldrig med fördel underordnas en civil administration. Därför torde från mindepartementets synpunkt ingenting vara att vinna genom det ifrågavarande förslaget.

Karlskrona, mindepartementet den 18 februari 1916.

O. R. Sylvan.

CHEFEN
FÖR
INGENJÖRDEPARTEMENTET
KARLSKRONA.

Bilaga 7.

Till varvschefen.

På grund av varvschefens resolution den 15 dennes, § 415, å nådiga brevet den 11 dennes, varigenom varvschefen anbefalles att inkomma med yttrande med anledning av nådiga brevet bilagda i riksdagens andra kammare väckta motion nr 133 om skrivelse till kungl. marinförvaltningen angående Karlskrona örlogsvarvs ställande under civil ledning, får jag härmed värdsamt anföra följande.

Då motionärerna huvudsakligen beröra mariningenjörernas lämplighet som ledare av varvets skeppsbyggeriverksamhet, torde yttrande i annat hänseende, såsom exempelvis beträffande varvschefens ställning, ej av mig påfordras.

Varvsledningens syftemål bör vara att med tillgodoseende i första hand av de krav, för vilkas tillfredsställande varvet anlagts och drives, de militära, så leda varvets verksamhet, att resultatet blir såväl kvalitativt som ekonomiskt det bästa möjliga.

Örlogsvarvet måste i första hand inrikta sig på att snabbt och på ett den militära tjänsten bäst motsvarande sätt iståndsätta och underhålla krigsfartyg och övrig marinens flytande materiel. Ledningen av dessa arbeten förutsätter naturligen en ingående kännedom om vad som från militär-teknisk synpunkt bäst motsvarar behovet, en kännedom som svårligen kan förvärfvas utan den erfarenhet, tjänsten i flottan såväl i land som ombord å dess fartyg skänker. Cheferna för varvets departement, ej mindre ingenjördepartementet än något av de övriga, måste därför äga sådan kännedom och samlat sådan erfarenhet, vilken ej förvärfvas av civil person. Vad särskilt chefen för ingenjördepartementet beträffar får han icke uteslutande vara specialist inom skeppsbyggeriet, utan är det minst lika viktigt, att han äger insikt och erfarenhet om alla å ett krigsfartyg förekommande maskinella anordningar samt villkoren för deras ekonomiska drift och underhåll. Sådan insikt och erfarenhet kan ej vinnas utan tjänstgöring ombord å krigsfartygen. Att cheferna för varvets ingenjördepartement varit mariningenjörer och ej civila specialister på skeppsbyggeriets område skulle hava medfört, att de vid flottans varv byggda fartygen blivit mindrevärdiga i avseende å arbetets goda utförande, lärer ej med fog kunna påstås, än mindre påvisas. Det är tvärtom ett känt faktum, att vid Karlskrona örlogsvarv byggda torpedbåtar m. fl. fartyg ingalunda i sådant hänseende varit underlägsna de vid privata varv av civila ingenjörer byggda, utan tvärtom, ett faktum som ofta kan här konstateras vid reparationers utförande. Men törhända är det ej höjandet av arbetets kvalitet som motionärerna eftersträva att vinna genom den ifrågasatta omorganisationen, utan fastner vinnandet av bättre ekonomiskt resultat.

Att här utförda fartygsnybyggnader ej skulle varit ledda på ett från ekonomisk synpunkt rationellt sätt motsäges av det faktum, att de ej kunnat för samma pris byggas vid privata varv, oaktat nybyggna här ej kunna, även under den yppersta civila ledning, drivas så rationellt som å privata varv. Anledningen härtill är att flottans varvs förnämsta uppgift är att vara ett reparationsvarv för

fartygens hållande i beredskap, vadan reparationsarbetena måste gå i första hand, och arbetena å nybyggena regleras med hänsyn härtill, vilket medför att den å dessa använda personalen måste ökas och minskas allt efter reparationsarbetenas omfattning, arbetet å nybyggena sålunda ofta avbrytas, vilket från ej minst ekonomisk synpunkt ingalunda är rationellt, men tyvärr nödvändigt. Den civila ledningen kan därvid intet åtgöra.

Motionärerna hava hävdad den uppfattningen, att mariningenjörerna sakna erforderlig specialutbildning, och att de på grund därav skulle vara olämpliga som ledare av större moderna industriföretag. Att denna uppfattning ingalunda delas av styrelserna för privata varv och verkstäder torde framgå därav, att chefsbefattningarna vid Motala verktad och Bergsunds verkstad för ej länge sedan blivit tillsatta med mariningenjörer, som en längre tid tillhört flottan. Den erfarenhet de där samlat synes sålunda på kompetent håll högt värderas. Att förfrågningar från vissa verkstäder framställts till andra mariningenjörer i syfte att leda till anställning i ledande befattning, har jag även förnummit.

Om olämpligheten av ingenjördepartementets ställande under civilt chefskap på grund av ovan anförda vägande skäl torde få anses konstaterad, torde även framgå att de departementschefen underställda arbetsledarna, ingenjörerna, i allmänhet böra äga den utbildning tjänsten ombord skänker och därför icke vara civila. Att mariningenjörerna ej skulle vara speciellt utbildade skeppsbyggare torde vara ett misstag, då det övervägande antalet specialiserat sig just på detta område, samtidigt som de förvärvat den erfarenhet och insikt om fartygens maskinerier som fordras. Att de inom flottan ej kunnat få så riklig praktik vid fartygsnybyggnader som en vid privat varv anställd ingenjör, är nog riktigt, beroende på det fåtal fartyg som bygges vid örlogsvarven, men detta uppväges delvis av den erfarenhet, som många av dem vinna såsom kontrollanter av krigsfartygs byggande vid privata varv. Skulle fartygsnybyggnadsverksamheten vid Karlskrona varv komma att drivas i avsevärt större skala än nu är fallet, bör tagas under övervägande lämpligheten av att vid varvet anställa en ingenjör med speciell erfarenhet och utbildning på skeppsbyggeriets område, något som jag dock ej anser erforderligt, då jag är fullt förvissad om att inom mariningenjörkåren finnas härför fullt kvalificerade personer. Men en sådan åtgärd kan vidtagas av varschefen och fordrar ingalunda en med stor apparat igångsatt utredning. Om emellertid en sådan ingenjör anställs, är därför ej sagt, att han lämpligast skulle förbliva civil, då detta kan vara olämpligt för den, som får befäl över militär och civilmilitär personal.

Någon fördel med departementets ställande under civil ledning kan jag ej utfinna. Däremot torde med visshet komma att med en sådan anordning följa den stora olägenhet, som dualism inom personalen och framför allt inom ledningen medför. Jag utgår därvid ifrån att motionärerna ej ifrågasätta att från varvsledningen helt och hållet avlägsna alla militära eller civilmilitära element, vilket vid ett militärt etablissement svårligen låter sig göra. Ledningen skulle sålunda komma att bliva av heterogen natur, till skada för dess enhetlighet och till skada för tjänsten.

Då man framför talet om att varvsdriften vid örlogsvarvet ej drives rationellt och att verkliga affärssynpunkter böra läggas på det hela, bör man besinna de tyngande former, som i mer eller mindre grad förekomma inom all statsförvaltning och varunder varvsledningen arbetar, vilket ofta lamslår initiativet och

ställer sig hinderligt för utnyttjande av den handlingskraft och skicklighet som tilläventyrs kan finnas. Den civila ledningen, lika litet som den militära eller civilmilitära, om än aldrig så skicklig, skulle ej inom sådana skrankor kunna göra sig fullt gällande. Vid privata varv har ledningen den utomordentliga fördelen att äga fria, av reglementariska föreskrifter obundna händer, som medgiver den att ordna driften på så rationellt sätt som tänkas kan. En förenkling av formerna och inom vissa gränser ökad befogenhet åt departementscheferna i avseende å upphandlingar, avlöningars bestämmande m. m. äro önskemål, vilkas förverkligande helt säkert skulle verka mera gott i det av motionärerna angivna syftet än den av dem ifrågasatta åtgärden.

Karskrona, ingenjördepartementet den 18 februari 1916.

S. Pauli.

CHEFEN
FÖR
BYGGNADSDEPARTEMENTET
KUNGL. FLOTTANS VARV
KARLSKRONA.

Bilaga 8.

Till varvschefen.

Med anledning av varvschefens remiss av den 15 februari 1916, D:ii § 415, angående väckt motion om civil ledning av Karlskrona varv får jag värdsamt anföra:

Den uppfattning som kan utvinnas ur motionärernas förslag är, dels att hela varvet skulle ställas under civil administration, dels att vissa delar av varvsverksamheten speciellt fartygsbyggnaderna skulle ställas under någon annan ledning än den nuvarande, som förmenas icke vara tillräckligt civil.

Beträffande en omläggning av varvets ledning i sin helhet torde väl detta knappast kunna verkställas enligt motionärernas förslag, utan att verksamheten klyves i en civil och en militär del. Angående de olika grenarna av varvets verksamhet är det ju så, att ledningen överallt där det är nödvändigt redan nu eger föregående civil utbildning. Även om den nuvarande tekniska ledningen av varvspersonalen skulle anses böra ändras eller kompletteras, erfordras dock praktisk erfarenhet om de behov, som äro speciella för ett militärt varv.

Beträffande avdelningen för hus- samt väg- och vattenbyggnader finnes icke någon påvisbar anledning att nu sedan dessa arbeten administrativt underlättats genom inrättande av byggnadsdepartement ytterligare förändra organisationen härav.

Karlskrona, byggnadsdepartementet den 17 februari 1916.

K. Holmgren.

Bil. 9.

Utredning rörande organisationsfrågan beträffande flottans varv i Karlskrona av marinöverdirektören A. von Eckermann.

Varvsorganisationsfrågan är givetvis av allra största betydelse vid bedömandet av de förutsättningar, under vilka Karlskrona-varvet, samtidigt med fyllandet av sitt huvudändamål såsom mobiliseringsstation för den flytande materiellen, på ett för staten såväl i tekniskt som ekonomiskt hänseende fullt tillfredsställande sätt skall kunna bedriva den ifrågasatta ökade nybyggnadsverksamhet, rörande vilken kommitterade hava att verkställa utredning.

Då jag har den bestämda uppfattningen, att en effektiv omläggning av den bestående administrationen är ett huvudvillkor för ernåendet av ett i alla avseenden gynnsamt resultat av de avsevärda kostnader, som beredandet av möjlighet för sådan ökad nybyggnadsverksamhet medför, har jag, då inom kommitterade olika meningar gjort sig gällande rörande denna viktiga fråga och till vilken utsträckning behandlingen av densamma kan sägas ingå uti det kommitterade givna uppdraget, ej ansett mig kunna underlåta att särskilt *vad ingenjördepartementets ställning angår* framlägga en mera ingående utredning och med återgivande av en del förut i saken gjorda uttalanden framhålla en del förhållanden och synpunkter, vilka jag anser böra tagas i beaktande vid frågans vidare behandling.

För att ej gå längre tillbaka än till år 1882 av kommitterade för utarbetandet av förslag till sjöförsvarets ordnande avgivet underdånigt betänkande och förslag, varom mera nedan, ha allt sedan dess vid upprepade tillfällen bristerna i den nuvarande organisationen å varven, ej minst vad ingenjördepartementets verksamhet beträffar, på det kraftigaste framhållits, och göra sig dessa olägenheter givetvis i och med sjökrigsmateriellens utveckling och därmed följande underhållsarbetens tillökning såväl som ock vid de nybyggnader, som å ingenjördepartementen å de båda varven förekomma, mer och mer gällande.

Då det skulle föra alltför vida att i detalj relatera, vad som rörande detta ärendes behandling förekommit i form av utredningar och uttalanden under mer än ett 30-tal år utan att leda till något resultat i egentlig mening, får jag endast ur desamma anföra följande:

Ovannämnda försvarskommitté, bestående, förutom av ordföranden, en kommandör, av ytterligare 4 sjöofficerare samt 5 ledamöter av vardera av riksdagens båda kamrar, yttrar i sitt år 1882 avgivna *förslag till grunder för ordnandet av Sveriges sjöförsvär*, § 27, sid. 55.

»I den nuvarande organisationen av stationerna äga följande förändringar rum:

1. Militärchefsbefattningen upphör och under stationsbefälhavaren lyda omedelbart såväl alla de anstalter, vilka för det närvarande benämnas militärdepot som ock stationens varv.
 2. Stationsbefälhavarens närmaste man är för militärärenden kommandanten och för tekniska ärenden en varvsdirektör.
-

4. Artilleri- och ekipagedepartementen å varvet sammanföras under en chef, varefter varvsdepartementen utgöra följande tre nämligen:

Ingenjördepartementet, chef, en direktör vid mariningenjörstaten, tillika varvsdirektör;

Artilleri- och ekipage-departementet; samt

Mindepartementet, de båda senare departementen under var sin chef.»

Angående denna del av organisationen anföres dessutom å sid. 121—122 följande:

»Med nuvarande militärchefsbefattningen vid stationen följa också åtskilliga åligganden i avseende å hushållningen och redogörelseverket, och kommittén är av den åsikt, att all förvaltning vid stationen bör läggas i en hand, lika väl som befälsrätten över all personal. Gällande reglementes föreskrifter så väl som erfarenhetens vitsord torde utvisa, att de båda grenarna av stationernas styrelse och förvaltning, militärdepoten och varvet, hava många beröringspunkter, där deras arbete måste gå hand i hand och där de i viss mån bliva av varandra beroende. Inför kommitténs uppfattning framstår därför stationen såsom en administrativ enhet, vilken enhet betingas av det gemensamma ändamål, flottans tjänstbarhet, för vilket de å stationen befintliga anstalter dels för personalens utbildning och underhåll, dels för materielens underhåll och vård hava att verka. Men denna enhet måste finna sitt uttryck i en för berörda anstalter gemensam vilja, som ingriper i ärendenas handläggning och vars ledning bringar till överensstämmelse med varandra de härvid erforderliga åtgärder och beslut. Denna gemensamma vilja kan icke vara någon annan än stationsbefälhavarens, och genom att sålunda hos denne samla så väl den militära som den administrativa myndigheten å stationen, betryggar man även sambandet mellan de militäriska och ekonomiska angelägenheterna. Och vad slutligen beträffar den ovan omfördälda åsikten, att varvets vård, med vad därtill hörer, skulle bättre tillgodoses genom att tillägga varvschefen ensam det personliga ansvaret härför, så vill det i motsats häremot synas kommittén, som om större garanti för att allt vad till stationen hörer rätt vårdas funnes däri att ansvaret åläge en enda, än om för särskilda delar av förvaltningen ansvaret skulle på flera fördelas. I allt fall läser den föreslagna förändringen härförutom säkert komma att medföra den fördel, att en del nu erforderlig, tilläventyrs understundom till tidsutdräkt och omgång ledande skriftväxling, dels mellan de båda cheferna för militärdepot och varv, dels mellan dem och andra myndigheter, dädanefter bleve obehövlig, ävensom, på sätt förut blivit anfört, besparing komme att uppstå därigenom, att de hos bemälda chefer anställda sekreterare utbyttes mot en sekreterare hos stationsbefälhavaren, vadan en sekreterarebefattning vid vardera stationen kunde indragas.

I enlighet med de åsikter kommittén nu uttalat, äro i §§ 24—27 huvudgrunderna för den föreslagna stationsorganisationen uppdragna. I så måtto skiljer sig denna från varje annan förutvarande, att kommittén ansett de särskilda varvschefsbefattningarna böra upphöra. Det biträde, som för stationsbefälhavaren må finnas erforderligt i och för de tekniska ärendenas handläggning, har syns kommittén lämpligast kunna beredas därigenom, att chefen för ingenjördepartementet, i egenskap av varvsdirektör, i första hand utövade den närmaste tillsynen över varvets drift och vård, en anordning som även torde vinna stöd därav, att för göromålen å varvet, till följd av den nuvarande sjökrigsmaterielens beskaffenhet, ingenjörkunskaper allt mera lära komma att tagas i anspråk.»

Den utveckling i tekniskt hänseende, som sjökrigsmateriellen undergått sedan detta yttrande avgavs har givetvis haft till följd, att ovan uttalade slutsikter numera göra sig *än mer gällande* genom väsentligen ökade anspråk på ingenjörskunskaper och teknisk omdömesförmåga vid tillsynen över att materiellen *underhålles* på så sätt, att därigenom dess militära krigsberedskap i högsta möjliga grad säkerställs. Bedömandet och beslutanderätten rörande för detta måls vinnande erforderliga åtgärder måste därför ligga i den tekniska ledningens hand, vad rör *ingenjördepartementets verksamhetsområde*, där militären aldrig kan bli den behörige fackmannen, givetvis dock under samarbete med den militära sakkunskapen, såväl då det gäller att i den mån så ske kan uppfylla de önskemål beträffande *förbättringar* å materiellen, som under dess handhavande ur militär synpunkt visat sig önskvärda och därför av respektive fartygschefer i fartygens observationsjournaler, eller på annat sätt, blivit framhållna, som ock vad beträffar den ordningsföljd, i vilken materiellen ur ren mobiliseringssynpunkt skall klar göras. Vad åter beträffar ovannämnda försvarskommitténs uttalande rörande varvschefsbefattningarnas upphörande har däremot utvecklingen under den gångna tiden haft till följd, att nämnda befattningar såväl ur ren militär synpunkt som ock i och för reglering av samarbetet mellan de olika varvsdepartementen måste anses erforderliga och en lättnad av nu påliggande arbetsbörda endast kunna vara till gagn för sådana åliggandens vederbörliga skötande.

Då kommitterade för granskning av det på grund av försvarskommitténs betänkande utarbetade nya reglementet för flottan, första delen, därefter år 1888 begärde stationsmyndigheternas erinringar å det behov av förändringar, som under tillämpningen av gällande föreskrifter kunna hava gjort sig gällande, anförde dåvarande chefen för ingenjördepartementet å Stockholms varv, marindirektör J. L. Frykholm, i sitt den 5 juni samma år till varvschefen i saken avgivna yttrande bland annat följande:

»Det lär ej kunna bestridas, att förhållandena inom sjövapnet numera så utvecklats, att de grunder för organisationen av varven, som voro goda och rikliga för femtio eller hundra år sedan, numera icke längre motsvara tidens krav.

 Dessa konsekvenser synas mig leda till genomförandet av det förslag, som framställdes av kommitterade för sjöförsvarets ordnande. -----

Den nuvarande organisationen, d. v. s. med departementschefer, vilkas befogenhet är inskränktare än den som plägar tillkomma verkmästare vid privata varv och inrättningar påkallar med nödvändighet mycket skriveri, som helt visst kunde och borde undvikas. Som ett exempel och för bättre översikt skull torde jag härnedan få anföra gången av ett mål, rörande ersättning av förslitna inventarier.»

Efter att hava anfört exemplet, som gäller ersättning av 2 kasserade knivar och 2 kasserade gafflar för en kostnad av kronor 12:90, fortsätter han:

»Således inalles 24 underskrifter för dessa 2 knivar och 2 gafflar. Jag anhaller vördsamt att inför herr varvschefen få tillkännagiva min ytterliga oförmåga att utur denna underbara administrativa byggnad utdeducera någon annan praktiskt förnuftig mening, än att hela proceduren är en given följd av det hittills bestående systemet med departemental styrelse, underlagd en varvschef. Men enligt vad jag i det föregående haft äran visa, är detta system ej längre av något behov påkallat, utan är fasthållre till hinders och skapar ett friktionsarbete vid

ärendenas gång, om vars förfärande kvantitativa art förenämnda redogörelse bär ett vittnesbörd, som icke lärer kunna jävas. Det är i detta friktionsarbete, som skälet bör sökas till den anemi, varav sjöförsvaret alltid lidit och fortfarande lider, ty genom det evinnerliga frågande och anmälände, som därav framkallas, förkväves den förmåga av initiativ och det tilltagsna och självständiga lynne, varförutan icke någon praktisk verksamhet kan hava framgång. Ingen vill göra någonting utan order, alla vänta att 'få papper' på vad som skall ske, ingen vill taga ansvar för fortkomstens skull i arbetet, utan blott då han officiellt måste däran och allting går jämförelsevis tungt och smått och besynnerligt. Systemet är därjämte tillfölje de förut beräknade oerhörda administrationskostnaderna så dyrt, att det även av detta skäl väl icke rimligen kan länge komma att äga bestånd.»

Efter yttrande över då föreslagen sammanslagning av artilleri- och ekipage-departementen fortsätter han:

»Då man icke rimligen kan antaga att vare sig en dylik tygmästare eller marindirektör skulle besitta mindre sakkunskap och erfarenhet rörande materialanskaffningar, förnyelse eller reparation av inventarier, underhåll och reparation av fartygsmaterielen med därtill hörande maskinerier, samt av stationens byggnader, än vad i regeln förhållandet är med varvschefen, kan bibehållandet av denna befattning icke vara av något behov påkallat, men om befattningen indrages och de två ifrågasatta departementscheferna omedelbart sorterade under stationsbefälhavaren och deras befogenhetsområde utvidgades till ungefärligen det för närvarande för varvschefen bestämda, skulle därigenom åtminstone 25 % av den förut beräknade ofantliga personalfraxen kunna besparas och en stor del av det myckna friktionsarbete, som nu gagnlöst förbrukas endast för hållandet i gång av detta märkvärdiga administrativa maskineri, skulle kunna omsättas uti en nyttig och produktiv verksamhet.

Med stöd av det anförda får jag vördsamt uttala den mening:

att detaljförändringar i nu gällande föreskrifter för tjänstgöringen vid flottans varv icke komma att medföra någon nämnvärd fördel utan förbliva allenast palliativ, samt

att en revision av dessa föreskrifter, ifall någon avsevärd besparing eller förenkling därmed skall vinnas, bör ske på de grunder, som finnas uttalade i § 27 av det genom särskilda kommitterade den 10 augusti 1882 avgivna underdåniga 'förslag till grund för ordnandet av Sveriges sjöförsvär'.

Stockholm den 5 juni 1888.

J. L. Frykholm.»

De anmärkningar mot varvsorganisationen med hänsyn till möjligheten av en ekonomisk varvsdrift, som av marindirektör Frykholm framställdes år 1888, hava icke vunnit beaktande under de gångna 26 åren och torde utan överdrift fortfarande anses gällande med den begränsning, som av mig ovan framhållits beträffande varvschefsbefattningens indragande.

Att så var fallet år 1911 bestyrkes av statskommissariens Chr. Tenow efter anförande av ett exempel på mångskriveriet gjorda uttalande å sid. 92 i sitt år 1912 avgivna betänkande och förslag rörande den maritima förvaltningens organisation och revision, så lydande:

»Man finner härav, att under de 21 år, som förlupit sedan marindirektör Frykholm fäste uppmärksamheten på det mångskriveri och den formalism, som

den tiden var rådande vid varven, de förändringar, som möjligen vidtagits, icke lett till större verklig förenkling än att de 24 underskrifterna år 1888 blivit 28 år 1911.»

och fortsätter han vidare:

»Det är uppenbart för envar, som något sysslat med administration och ekonomi, att den senare är i hög grad beroende av hur den förra är ordnad. Att en tung administration, brist på snabbhet i utövandet och omgång i förvaltningsåtgärderna leder till merkostnader, som eljest skulle undvikas, torde av alla erkännas. Det är icke nog med att mångskriveri och onödiga formaliteter sysselsätta flera arbetskrafter än nödigt är och ansvaret för även de enklaste förvaltningsgrepp fördelas på flera.

Uppmärksamheten slappas, personalen gripes av leda och formalismen föder ringaktning för uppgiften, som emellertid i varje detalj är viktig för ett lyckligt utfall av ekonomin i stort. Ty det är här som allestädes de många små bäckarna, som göra den stora ån.

Jag har under mitt granskningsarbete mångenstädes haft tillfälle att iakttaga den söndersplittring i uppgifterna, som förekommer inom marinens förvaltning och som utan tvivel är en av anledningarna till de stora kostnader den sammanlagt medför.»

Härmed endast ett par exempel från Karlskrona varv på anledningar till att onödig tidsspillan och friktioner samt mångskriveri under de senare åren icke tenderat till att minskas utan snarare motsatsen.

I skrivelse till varvschefen den 18 september 1914 anhöll avdelningschefen för Karlskrona-avdelningen »att mindre arbeten för Karlskrona-avdelningens fartyg måtte få utföras å varvets verkstäder», och utfärdades på grund härav av varvschefen den 21 samma månad följande resolution:

»Med anledning av denna anhållan har varvschefen medgivit, att för Karlskrona-avdelningens fartyg och dessas inventarier smärre arbeten må vid varvets arbetsposter utföras utan särskild framställning hos varvschefen för varje gång: gällande dock detta medgivande beträffande arbeten å inventarier endast för så vitt kostnaden beräknas icke överstiga 30 kronor för varje särskilt arbete.

Tit. 611.

Denna resolution meddelas samtliga departementschefer och återföväntas, sedan jämväl avdelningschefen för Karlskrona-avdelningen av densamma tagit del.»

Den 2 december 1914 anhöll likaledes chefen för Undervattensbåtberedskapen »att i likhet med föregående år mindre reparationer och underhållsarbeten måtte få utföras vid varvets arbetsposter för undervattensbåtberedskapens behov utan att för varje tillfälle därom behöver anhållas hos varvschefen», vilket påföljande dag gav anledning till följande resolution:

»Bifalles under villkor att kostnaden för varje särskilt arbete ej överstiger 25 kronor. Tit. 40 a, 80 och 100 resp. Meddelas cheferna för artilleri-, ekipage-, ingenjör- och torpeddepartementen samt återställes, sedan jämväl chefen för undervattensbåtberedskapen haft del.»

Tidigare på året eller den 17 april gjorde flottiljchefen för kustflottans II flottilj motsvarande anhållan beträffande under honom stående fartyg och begränsades då beloppen till ej överstigande 100 kr., då det gällde reparation å fartyg och 50 kr. för reparation av inventarier, vilka summor dock synbarligen sedan ansetts för höga, då det gällde en departementschefs egenbestämmanderätt.

Det torde vara alldeles påtagligt, att en dylik med det nuvarande systemet följande begränsning av departementschefernas bestämmanderätt rörande utförandet inom ramen av anvisade medel av för fartygens hållande i fullt krigsberedskap nödiga reparations- och underhållsarbeten icke kan vara lämplig under några förhållanden och allra minst under det att flottan är mobiliserad och uppkomna brister å fartygen *utan minsta tidspilan* böra avhjälpas. Så kan givetvis ej bliva fallet, om departementschef, sedan han av honom underlydande infordrat kostnadsberäkning å det begärda arbetet, för den händelse denna kostnad något överstiger de av varvschefen medgivna små beloppen, måste låta arbetet anstå till dess särskilt tillstånd av varvschefen utverkats.

Vad åter materialanskaffning beträffar hade från år 1899 till och med år 1909 chefen för ingenjördepartementet på därom gjord framställning varvschefens årligen givna bemyndigande att verkställa upphandling av diverse i materialförrådet förekommande artiklar, dock under villkor att beloppet för varje särskild upphandling ej översteg 500 kronor.

Från och med år 1910 nedsattes beloppet för detta medgivande till 200 kronor och år 1911 upphörde detsamma helt och hållet att gälla. Under hand har dock medgivits, att hela upphandlingsproceduren med vederbörlig hänvändelse till varvschefen ej behöver äga rum, då det gäller belopp ej överstigande 10 kronor.

Även beträffande arbetarnas avlöning har departementschefernas bestämmanderätt undergått begränsning sedan en tid tillbaka. Departementschefen bestämmer visserligen allt fortfarande lönen vid antagandet, då han själv ännu ej känner individens verkliga yrkesskicklighet utan har att uppskatta densamma efter företedda arbetsbetyg, men är det honom numera sedan ej tillåtet att med ens en 10-öring om dagen öka en därav förtjänt befunden arbetares lön utan att till varvschefen, för vilken personen i fråga i allra flesta fall är fullkomligt obekant, inlämna skriftlig anhållan och erhålla resolution å medgivande eller såsom även händer avslag, en procedur som måste synas ytterst svårfattlig. Det har visserligen framhållits att anledningen till densamma skulle vara att därigenom vinna en viss enhet i avlöningsförhållande å de olika departementen beträffande lika eller jämförbara yrkesgrenar, men en reglering härutinnan synes lämpligast böra ske av departementscheferna själva, vilka känna sin personal och böra få avlöna envar efter värdet av hans arbetsprestation.

Då det åligger departementschef att nogsamt övervaka, att till hans förfogande ställda medel icke överskridas, är det givetvis i hans eget intresse, att arbetskostnaden ej onödigt uppdrives, men har han dock samtidigt att söka åvägabringa, att var och en sker rätt, och så kan ej bliva förhållandet, om avgörandet rörande löneförhöjningen lägges i en med arbetarepersonalen fullt obekant persons hand.

Vad angår den viktiga materialanskaffningsfrågan kan jag ej underlåta att föra följande:

Enligt Reglemente för marinen I, § 320:1, skall upphandling av varor för varvets behov ombesörjas av varvschefen i enlighet med förordningen angående statens upphandlings- och entreprenadväsende m. m.

Dock anskaffar marinförvaltningen vissa uppgivna effekter.

Av denna bestämmelse följer, att varvsdepartementschef icke äger befogenhet att verkställa upphandling utan varvschefs tillstånd.

Vad ingenjördepartementet angår äro dessa bestämmelser onödigt tidsödande och betungande och låta sig synbarligen ej längre lämpligen förenas med modern och tidsbesparande drift och ledning av de mångfaldiga och ofta stor skyndsamhet krävande arbeten å den flytande sjökrigsmaterielen, som åligga ingenjördepartementet, och för vilkas rätta bedrivande och utförande departementschef bär ansvar.

Härvid är ock att bemärka, att en varvschef i sin egenskap av militär icke kan förväntas att bättre än en chef för ingenjördepartement med sin erfarenhet, insikt och utbildning kunna tekniskt och ekonomiskt bedöma i och för upphandling infordrade anbud och dem ofta åtföljande prover.

Som upphandling nu reglementsenligt sker, remitteras ock i regel dylika handlingar med bilagor till departementschef för anställande av prov och avgivande av yttrande och förslag, genom vilka åtgärder mycken tid försittes och mycket arbete nödvändiggöres, ej minst vad skriveri beträffar.

Upphandling enligt nu gällande reglementsbestämmelser borttager i verkligheten ansvaret från den sakkunnige och i tekniskt avseende ansvarige och förlägger det på orätt plats.

I det civila affärlivet och vid privata varv och verkstäder har detaljingenjören — mången gång verkmästaren — avgörandet i sin hand, varigenom tid och alltså även kostnad inbesparas, det nödiga initiativet bibehålles och stärkes, och ansvaret lägges på rätt person.

Inom utländska mariner är förhållandet analogt.

Att nu gällande bestämmelser för upphandlingar för varvets behov äro i princip fullt riktiga, när det gäller varvet i sin helhet, efter teknisk prövning — således beträffande årsupphandlingar, komplettering av fartygsutredningar i förråd, större entreprenader eller annat, angående vilkas fullgörande kontrakt enligt förordning angående statens upphandlings- och entreprenadväsende m. m. skall upprättas — är tydligt; men vidkommande ingenjördepartementet med dess underliggande olika verkstäder och vad för deras behov och där pågående arbeten kräves och är av nöden, är det på tiden att en ändring till det enklare, tidsenligare och synbarligen enda rätta snarast möjligt kommer till stånd.

Till chefs för ingenjördepartement förfogande ställas årligen betydande penningmedel för utförande av anbefallda arbeten av olikartad beskaffenhet. (Under år 1914 uppgick vad beträffar Karlskrona varv dessa medel endast vad avser underhållet till c:a 1,004,700 kr, fördelade på olika titlar.) Han har att planlägga och beräkna desamma och anbefalla deras utförande samt nogsamt övervaka, att anvisade medel ej varda överskridna, men han äger icke rätt att utan en överordnad militärs tillstånd i och för dessa arbeten upphandla någonting med värde överskridande 10 kronor, vore det ock den enklaste och billigaste vara och om dess ögonblickliga leverans vore aldrig så av nöden.

Denna hindrande hämsko på en departementschefs initiativ och verksamhet och på arbetsdriften inom hans befogenhetsområde har visat sig alltmer kännbar och allt mer i stånd att omöjliggöra en sund och nödig utveckling, varför den måste avlägsnas som ej längre lämplig eller i enlighet med tidens krav och tjänstens befrämjande.

Chefen för ingenjördepartementet vid Stockholms station framhöll redan 1888 i den längre inlaga, varav i det föregående en del anförts, att departementschefs befogenhetsområde, i detta och andra avseenden, borde utvidgas till ungefärligen det för varvschef bestämda.

I liknande riktning uttalade sig, såsom i det följande påvisas, chefen för ingenjördepartementet vid samma station år 1890, då han ansåg, att departementschef borde tilläggas befogenhet att beträffande upphandlingar m. m. själv besluta, utan att behöva utverka eller avvakta varvschefs bemyndigande, samt jämväl fann behöfligt och lämpligt, att departementschef även skulle äga att direkt i stationens kassa utanordna leveransräkningar inom det anslagsbelopp, som blivit honom anvisat.

Liknande tankegång återfinnes i samma departementschefs skrivelse av den 31 mars 1894.

Med den nya bokföring m. m., som är avsedd att snarligen börja tillämpas vid ingenjördepartementet för att i sin mån modernisera och förenkla dess administration, borde ock följa denna här i korthet vidrörda och som alldeles nödvändig ansedda förenkling beträffande sättet för departementets upphandlingar.

Denna förenklings behov, nytta och nödvändighet synas så starkt framträdande, att de ej torde behöva mera än omnämnas. Och att förenklingen med fördel bör kunna ske, utan att det allmännas intressen behöva åsidosättas, är helt visst.

Ty med densamma vunnas mycken besparing i tid och arbete och avsevärt minskad friktion i ärendenas gång, varjämte ansvaret komme på rätt plats, allting ginge snabbare och följdriktigare och överordnad militär myndighet behöfde ej oupphörligt betungas med ärenden, ofta av ganska obetydlig beskaffenhet, som i själva verket läge utom densamma egentliga sakområde.

Några större eller vidlyftigare reglementsändringar komme nu i frågasatta åtgärd icke att kräva, ej heller annan ändring i nu gällande förordning angående statens upphandlings- och entreprenadväsende m. m. än att § 3, 1 h, 2:a punkten tillökades med: »och chef för ingenjördepartement vid flottans stationer».

Ett tillägg till § 320:1 Reglemente för Marinen I skulle endast behöva göras av exempelvis följande lydelse:

»Chef för ingenjördepartement tillkommer dock att för departementets behov och honom underliggande detaljer av material- och inventarieförråden verkställa upphandlingar.»

Härmed skulle följa rätten att såväl förordna om vederbörlig besiktning och upphandlad varas tagande till uppbörd i förråd eller vid arbetspost som ock att i stationens kassa utanordna räkningens belopp inom den honom tillmätta anvisning för året, varefter räkning behandlades som nu är fallet.

För att återgå till förut gjorda uttalanden rörande den ännu bestående organisationens olämplighet anför dåvarande chefen för ingenjördepartementet å flottans varv i Stockholm i sin skrivelse den 14 mars 1890 på remiss från varvschefen av kungl. marinförvaltningens skrivelse den 4 nästföregående februari månad angående uppkommen fråga: »huruvida icke till besparings vinnande samt administrationens förenklade m. m. inskränkningar eller andra åtgärder i ett eller annat avseende kunde och borde vidtagas vid flottans härvarande station och varv», efter att hava framhållit att uti den rent tekniska delen av ingenjördepartementets verksamhet inga principiella förändringar kunde företagas, vilka skulle leda till besparing, bland annat följande:

»Vad åter den administrativa delen av chefens för ingenjördepartementet verksamhet beträffar, så är densamma mycket betungande och bör enligt min åsikt kunna förenklas och dymedelst indirekt leda till besparing. — — — — —

Omkring två femtedelar av de diarieanteckningar, jag här ovan omnämnt, äro uteslutande föranledda av departementschefs skyldighet att med avseende på rätt att anbefalla arbetes utförande, verkställa upphandlingar och förordna om besiktningar m. m., utverka eller avvakta varvschefens bemyndigande och äro enligt nu gällande föreskrifter för redovisningen och förvaltningen alldeles oundvikliga, men skulle helt och hållet bortfalla, om departementschef kunde tilläggas befogenhet att i dessa hänseenden jämväl besluta. En dylik befogenhet kan dock ej givas sådan chef, såvida ej det ansvar för användande av beviljade medel samt förrådens bibehållande vid sina värden m. m., vilket nu vilar på varvschefen, fördelades mellan samtliga departementschefer — vilket dock under förutsättning av vissa reglementsförändringar torde låta sig göra. Får man tänka sig en dylik förändring uti varvschefens åligganden, så skulle en mycket stor del av hans nuvarande arbete försvinna och den återstående delen huvudsakligast vara dels av »allmän» natur, d. v. s. omfatta de åligganden, som innehållas i § 213 av nu gällande reglementes första del, och dels av militär natur. Vid ett dylikt förhållande skulle den fråga uppstå, om icke det arbete, som sålunda återstode varvschefen, vore för ringa för att utfylla en persons tid samt om icke dithörande åligganden kunde förenas med dem, som redan nu tillkomma stationsbefälhavaren.

Att stationsbefälhavarens nuvarande göromål ingalunda lämna honom så mycken tid övrig, att han under den nuvarande administrationsformen skulle med dessa kunna förena jämväl varvschefsgöromålen, är helt visst. Däremot tror jag, att, sedan *allt* på varvet en gång blivit bragt in i de reglementerade spåren och *om* varvschefens hittillsvarande ekonomiska göromål läggas på departementscheferna, den återstående administrativa och militära delen av en varvschefs åligganden (allmänna tillsynen samt kommenderingar och bestraffningar m. m. dylikt) icke skall kräva mera tid och omtanke, än som är förenligt med härvarande stationsbefälhavares övriga göromål, och detta så mycket sannolikare, som ju all nu existerande skriftväxling mellan stationsbefälhavare och varvschef skulle upphöra och målens antal redan därigenom minskas samt chefen för ingenjördepartementet, genom vilken de allra flesta ärenden rörande varvet passera, i allt tekniskt omedelbart lyder under chefen för mariningenjörstaten, vilken på sitt område utövar högsta inseedet över alla arbeten för flottans nybyggnad och underhåll.

Med en dylik organisation skulle departementscheferna då såsom nu, var för sig avgiva sitt förslag till arbetsplan för kommande året, vilka förslag genom stationsbefälhavaren insändas till kungl. marinförvaltningen. Efter vederbörlig granskning av cheferna för de respektive avdelningarna i detta verk, skulle de i plenum behandlas och slutligen med möjliga ändringar och tillägg fastställas för varje departement särskilt, varefter de anvisade medlen skulle av kungl. marinförvaltningen ställas till vederbörande departementschefs disposition i och för de i arbetsplanen upptagna arbetenas utförande. Varje departementschef skulle på detta sätt vara befogad att utan vidare order låta verkställa arbetena och gå i författning om för desamma nödiga upphandlingar m. m. samt giva anordningar på kassan inom det för departementets arbeten anvisade belopp. Förråden kunde fördelas mellan departementena.

Av denna organisation följer helt naturligt, att vederbörande departementschef är skyldig att ansvara för värden av motsvarande förråd samt dess bibe-

hållande vid sitt värde ävensom är berättigad att verkställa upphandlingar för förråden och förordna om inlevereringar, omföringar och besiktningar m. fl. dithörande förrättningar.

Gjordes en ändring i denna riktning, skulle omkring hälften av de kontorsgöromål, som nu vila på chefen för ingenjördepartementet, bortfalla och han därigenom erhålla ökad möjlighet att egna sin uppmärksamhet åt den tekniska delen av sin verksamhet.

Att jag icke här kunnat sammanfatta allt, som jag finner tungarbetat i de delar av vårt reglemente, med vilka jag i min nuvarande tjänsteutövning kommit i beröring, är ju naturligt; jag har endast haft tillfälle framhålla, vad jag ansett viktigast.

Stockholm, kungl. flottans varv, ingenjördepartementet den 14 mars 1890.

Johan Pihlgren.»

Vid överlämnandet till stationsbefälhavaren av detta yttrande anförde varvschefen bland annat:

»Beträffande åter administrationen, kan ej förnekas att densamma för ingenjördepartementet, som har den ojämförligt största verksamheten, är betungande; och får jag efter infordrande av departementschefernas yttrande (av vilka cheferna för ingenjördepartementet härhos bifogas) för egen del därom värdsamt anföra:

Den huvudsakliga tungan vid nämnda departement anser jag vara departementschefens skyldighet att till varvschefen inkomma med begäran om varje upphandling, huru obetydlig den må vara — en olägenhet, som på grund av gällande reglemente för flottan och särskilt med anledning av kungl. kungörelsen den 10 maj sistlidet år icke kan undvikas.

För min del anser jag att departementscheferna borde äga befogenhet att utan varvschefens hörande verkställa de partiella upphandlingar, som avse komplettering av inventarier eller materialier och persedlar för arbeten, vartill medel blivit dem anvisade, men med ansvarsskyldighet.

kan jag dock icke finna någon annan grund, varpå en förenklad administration kan byggas, än den av chefen för ingenjördepartementet föreslagna, ehuru icke i den omfattning hans förslag innehåller, enär detta torde medföra ökade göromål, då däremot behovet bjuder lindring i nämnda departementscheferna mångfaldiga åligganden, om de skola kunna med behörig omtanke skötas; och får endast, för så vitt betänkligheter skulle uppstå mot överlåtande av materialförrådets samtliga uppbörder på vederbörande departementschefer, tillägga, att materialuppbörden

borde handhas av chefen för ingenjördepartementet, enär frånvaron därav lätteligen kan giva anledning till obehörliga upphandlingar, samt det dessutom är mycket svårt för varvschefen att i varje fall pröva behovet av en begärd upphandling.

Stockholm den 1890.

G. av Klercker.»

Sedan ärendet den 9 april samma år med eget yttrande av stationsbefälhavaren överlämnats till kungl. marinförvaltningen och där varit föremål för behandling, avlät ämbetsverket den 3 juni påföljande år skrivelse i saken till statsrådet och chefen för sjöförvarsdepartementet och anförde efter en del principuttalanden, gående ut på en omorganisation, genom vilken departementschefernas å varvet självbestämmanderätt skulle utvidgas, bland annat följande:

»Vad angår de åtgärder, som för frågans snara utredning böra vidtagas, har kungl. marinförvaltningen funnit sig böra stanna därvid, att utredningen lämpligast och till undvikande av större kostnad för kronan bör anförtros åt kungl. marinförvaltningen med befogenhet för ämbetsverket att till biträde vid arbetet inkalla flottans härvarande station tillhörande officer eller civil tjänsteman» och gjorde kungl. marinförvaltningen hemställen:

»dels att åt detta ämbetsverk måtte lämnas uppdrag att huvudsakligen i den härövan närmare angivna riktning utreda nu föreliggande fråga med befogenhet att i den mån sådant finnes erforderligt, sig till biträde inkalla flottans härvarande station tillhörande officer eller civil tjänsteman.»

Mot detta kungl. marinförvaltningens beslut reserverade sig dåvarande marinöverdirektören G. W. Svensson, ur vilkens reservation följande må anföras:

»Vad beträffar de förenklingar uti administrationen, som böra vidtagas, så instämmer jag uti vad chefen för stationens ingenjördepartement i sitt den 14 mars 1890 till varvschefen avgivna yttrande föreslagit. Detta förslag synes ock vara i huvudsak gillat av såväl varvschefen i yttrande till stationsbefälhavaren den 29 mars 1890 som av stationsbefälhavaren i yttrande till marinförvaltningen den 9 april samma år. Nuvarande varvschefsbefattningen är icke behöfelig och dess bibehållande komplicerar administrationen. Detta synes ock ha varit åsikten redan hos 1882 års sjöförvarskommitté och gäller såväl Karlskrona som Stockholms stations varv. Båda dessa verksamhetsområden äro i behov av förenklad administration.

Vad slutligen beträffar det av marinförvaltningen föreslagna sättet för frågans vidare utredning, så kan jag följaktligen ej heller gilla detsamma. Såsom av det föregående framgår, skiljer sig nämligen mina åsikter väsentligen från de av marinförvaltningens pluralitet uttalade, och är det därför helt naturligt att jag önskar, att man vid den slutliga utredningen av frågan skall begagna andra utgångspunkter och även se andra erfarenheter representerade, än de, som inom marinförvaltningens pluralitet göra sig gällande, och får jag därför vördsamt föreslå, att för ändamålet måtte tillsättas en särskild kommitté, sammansatt, förutom av personer förfarna i de olika grenarna av varvstjänstgöringen, även av personer förtrogna med verksamheten vid enskilda verkstäder, vilka bygga och reparera fartyg, och möjligen även personer förtrogna med administrationen av maskinbyggnadsverksamheten vid statens järnvägar.

G. W. Svensson.»

På grund av ovannämnda Kungl. marinförvaltningens skrivelse till chefen för sjöförvarsdepartementet erhöi ämbetsverket genom nådigt brev den 2 juni 1893 i uppdrag att huvudsakligen i den riktning, som i dess skrivelse angivits, utreda frågan, huruvida några förändringar i den dåvarande organisationen vid flottans station i Stockholm syntes önskvärda och lämpliga.

Sedan infordrade utlåtanden i ärendet inkommit från stationsbefälhavaren och varvschefen vid stationen jämte därtill hörande bilagor och ärendet åter be-

handlats, uttalade ämbetsverket i underdånig skrivelse av den 14 maj 1895, att tanken på genomgripande inskränkningar vid stationen och varvet, vilka i ämbetsverkets ovanberörda skrivelse den 3 juni 1891 betecknades såsom huvudföremålen för en blivande fullständig utredning av ämnet, borde under nu förändrade förhållanden övergivas. Då emellertid ämbetsverket ansåg, att ett och annat av vad handlingarna i ärendet innehöllo syntes förtjäna att beaktas vid den pågående granskningen av flottans reglemente genom en för ändamålet särskilt tillsatt kommission, hemställdes att handlingarna måtte till bemälda kommission överlämnas, vilket även genom nådigt brev den 19 juli 1895 blev Kungl. Maj:ts beslut.

Något effektivt resultat därav har emellertid ännu ej visat sig, och anför statskommissarien Tenow i hans förut återopade 1912 års betänkande under rubriken »Varven» (sid. 86) därom följande:

»Varvets inre organisation och arbetsordning lider emellertid i många hänseenden av den mest i ögonen fallande otidsenlighet och tyngd.»

Såsom av det anförda framgår hava uppslag icke saknats till genomförande av en ur teknisk-ekonomisk synpunkt behöflig genomgripande omorganisation av den nuvarande varvsdriften utan att emellertid hava fört till önskvärt resultat.

Skall en nybyggnadsverksamhet på varven med utsikt till ekonomiskt gott resultat bedrivas samtidigt med att sjökrigsmateriellen underhålles på ur mobiliseringssynpunkt mest betryggande sätt, måste dock i enlighet med vad av mig redan framhållits ovillkorligen en omorganisation av varvsdriften i vad denna rör ingenjördepartementets verksamhet genomföras, genom vilken ansvaret för arbetenas bedrivande lägges där den tekniska sakkunskapen finnes, sedan alla de anledningar till obehöfligt mångskriveri och onödig tidsutdrägt, som det nuvarande systemet medför, blivit undanröjda.

Bestämmelser i analog riktning finnas redan genomförda inom våra grannstaters, Norge och Danmark, varvsorganisation, och då den verksamhet, som å dessa länders varv bedrivs, är närmast jämförbar med förhållandena å våra örlogsvarv (Danskarna bygga till och med sedan länge å sitt örlogsvarv i Köpenhamn såväl pansarbåtar och torpedfartyg som större undervattensbåtar), har jag ansett mig böra i korthet framlägga vad av mig i saken inhämtats.

I Norge har sedan 1908 å flottans varv, som förut var en militär institution under en militär varvschef, en ny organisation införts, varigenom dess rent tekniska avdelning benämnd »Marinens hovedverft», motsvarande ingenjördepartementet å våra varv, ställdes under ledning av en civil varvsdirektör, sorterande liksom övriga varvets administrationsgrenar direkt under försvarsdepartementet, utom med hänsyn till mobiliseringsangelägenheter, varvid varvet står under »distriktskommandoen», motsvarande ungefär våra stationsbefälhavare.

»Verftsdirektøren» är för närvarande en f. d. mariningenjör och sorterar under hans departement enligt § 56 i Tjenestereglement for den kongelige norske marine (2den del).

1. Marinens maskin- og skibsbygning med tilhørende anlæg.
 2. Marinens fartøismateriel forsaavidt angaar skrog, hovedmaskiner og øvrig maskineri, som ikke er underlagt nogen anden administrationsgren.
 3. Krigsskibenes maskin- og materialinventar samt tømmermandsverktøi.
- § 57 i samma reglemente säger:

»Marinens hovedverft, der bestyres af verftsdirektøren, bestaar af følgende avdelninger:

1. Mekaniske verksted.
2. Skibsbyggeriet.
3. Ekvipagen og takkelvæsenet.
4. Bokholderiet.

I spidsen for hver afdeling staar en afdelingschef der under verftsdirektøren leder tjenesten ved afdelingen og er ansvarlig likeoverfor denne for, att alt arbeide og alt, der forøvrig paahtviler afdelingen, utføres hurtig og forsvarlig og overensstemende med givne bestemmelser eller ordrer.»

Enligt § 58 och 59 i sagda reglemente är »Hovedverftet» utåt att betrakta som en enhet, dit därför alla skrivelser rörande driften adresseras, liksom alla utgående skrivelser genom dess sekretariat expedieras, och har Verftsdirektøren att leda sitt departements verksamhet och tillse, att allt försiggår i överensstämmelse med gällande reglementen och bestämmelser, att vara den översta tekniske ledaren av alla arbeten beträffande fartygens skrov och maskineri etc. etc., givande honom en för tjänstens rätta skötande självständig ställning.

Övriga varvets administrationsgrenar eller varvsdepartement äro: Intendentur, artilleri, minväsen (vartill räknas även torpedväsen), husbyggnader, navigation, sanitetsväsen och förlägningsdepåerna.

Upphandlingarna för marinens förråd och för varvet av allmänna materialier verkställas av marinens intendentur, såvida icke särskilda omständigheter göra det nödvändigt att upphandlingen sker genom »Hovedverftet» eller annan varvets detaljafdelning. Varor eller material av särskild teknisk natur däremot upphandlas i regel av respektive detaljafdelning.

Vissa organisationsförändringar synas dock vara påtänkta och har, intill stortingets approbation lämnats, Försvarsdepartementet med stöd av Kgl. res. den 31 december 1914 utfärdat följande bestämmelser att träda i kraft från den 1 januari 1915:

»1. De tekniske administrationsgrenar, hvis chefer er officerer og har militær grad (artilleri, minevæsen og navigationsvæsen) underlægges administrativt og militært Kommanderende Admiral.

2. Kommanderende Admiral gives overfor Hovedverftet samme myndighet, som efter den tidligere ordning av 1899 var tillagt Marinestyrelsens chef.

3. Marinestyrelsens personel stilles till Kommanderende Admirals disposition i den utstrækning, som ovenstaaende ordning gjør nødvendig.

4. Kommanderende Admiral bemyndiges til at foreta saadanne ændringer i og eventuelt supplerung av alle nugældende reglementsbestemmelser, som maate nødvendiggjøres ved ovenstaaende ordning.»

I varvets tekniska civila ledning och inre organisation har dock ingen ändring gjorts, ock skall »Marinens hovedverft» liksom förut ställa och insända sina skrivelser till Försvarsdepartementet.

Även i Danmark är varvsorganisationen något liknande, ehuru väl varvet där fortfarande omfattar samtliga detaljdepartement under en militär varvschef, vilken dock endast har den allmänna tillsynen över varvet och den militära myndigheten, varjämte han har ansvaret för att i materialförrådet och flottans huvudförråd finnas erforderliga kvantiteter. Varschefen har nämligen samtidigt motsvarande befattning som stationsbefälhavaren inom vår flotta.

Direktøren för skeppsbyggeri och maskinväsende har överledningen av alla under skeppsbyggeri, maskinväsende och konstruktionsavdelningen hörande arbeten samt det fulla ansvaret för den tekniska sidan av arbetena inom de honom

underställda arbetsplatserna, liksom han har ansvaret för användandet av de i och för arbeten inom hans avdelning beviljade anslagen.

I allt som rör det rent militära samt ordning på varvet står han under varvschefen, liksom han även sorterar under denne med hänsyn till samarbetet med de andra avdelningarna inom varvet, där han i vad rör egentliga tekniska arbeten även har att utöva tillsyn.

Ävenledes åligger det direktören att efter samråd med upphandlingsavdelningen sörja för att i varvets förråd finnas materialier, som fordras för de honom ålagda arbetena. Upphandlingar direkt för anbefallda arbeten och som äro av teknisk natur verkställer direktören på eget ansvar oberoende av chefen för upphandlingsavdelningen, till vilken han dock skall överlämna avskrift av anbud och upphandlingar, vilka hos sistnämnda chef undergå ekonomisk granskning. Därest anbudssumman överstiger 30,000 kronor (motsvarande det belopp av kronor 10, där chefens för ingenjördepartementet å Karlskrona varv självbestämmanderätt, såsom förut omnämnts, upphör) inhämtas överstyrelsens godkännande. Givetvis antager och avskedar direktören själv honom underställd arbetarepersonal, vilkas avlöning han bestämmer såväl som förändringar däruti.

Av vad som rörande varvsorganisationen i dessa båda våra grannländer ovan anförts synes mig tydligt nog framgå att man där sökt undanröja just de svagheter, som beträffande hos oss rådande förhållanden framhållits av statskommissarien Tenow å sid. 29 i hans förut åberopade 1912 års betänkande och förslag, där han säger:

»Den fundamentala svaghet, man synes mig kunna förebrå den nuvarande marinorganisationen, är dess brist på logisk arbetsfördelning och det förflackande inflytande den utövar på det personliga tjänsteansvarsmedvetandet. Den ikläder verksamheten en yttre formell skrud, som icke tager erforderlig hänsyn till den naturliga förgreningen å artväsentligt skilda arbetsområden. Den giver icke ett distinkt uttryck för det jämväl moraliska ansvar, som åligger de olika funktionärerna. Den undertrycker och förkväver den känsla av eget ansvar och lust till eget initiativ, utan vilken en livfull och intresserad verksamhet aldrig kan utveckla sig. Den låter icke de olika verksamhetsområdenas målsmän och personal i erforderlig utsträckning självständigt och officiellt svara för sin ämbetsutövning.»

Efter detta huvud på spiken träffande uttalande måste det förvåna en var, då uti samma betänkande sid. 86 läses följande:

»Varvet är avsett att vara en enhet under varvschefens ledning. Departementscheferna borde icke vara annat än verkställare av varvschefens vilja.»

En på denna princip grundad organisation med en militär varvschef skulle måhända kunna funktionera på ett tillfredsställande sätt beträffande de militära varvsdepartementen, vilkas verksamhetsområden äro mindre omfattande, och rörande vilka varvschefen under sin tjänstetid hunnit att mer eller mindre bliva förtrogen, men vågar jag bestrida att så skulle bliva förhållandet beträffande ingenjördepartementet, och anser jag min åsikt uti ifrågavarande fall bäst motiverad genom det uttalande, som även i samma betänkande å sid. 30 återfinnes, så lydande:

»Innehavarna av chefsbefattningarna bliva ofta nödsakade, då de icke med fackmannainsikt behärska stora delar av dem underordnade områden, att stödja sina beslut, icke på en å egen, upplevad erfarenhet grundad övertygelse, utan på av underordnade fackmän gjorda uttalanden. Detta framkallar hos cheferna,

av helt naturliga psykologiska grunder, lätteligen en föreställning av, att den underordnade fackmannen uppbär det moraliska ansvaret för de inom hans område fallande åtgärder, vilka i enlighet med dennes förord vidtagits, under det den överordnade endast tillsynes och formaliter svarar därför. De underordnade detaljcheferna åter komma lätt på den tanken, att deras ställning såsom enbart beredande och rådgivande, icke beslutande myndigheter fritager dem från något mera exponerat ansvar. Det kan inträffa, att de se sina bästa intentioner av den överordnade ledningen missförstådda och ogillade. Icke sällan stranda kanske deras förslag och initiativ på hos ledningen förefintlig, av bristande specialinsikt orsakad missuppfattning o. s. v. Allt samverkar till att även hos dem undergräva en starkt utpräglad, personlig ansvarighetskänsla.»

Uti motionen nr 42 i 2:a kammaren till 1913 års riksdag angående utredning och förslag i fråga om Karlskrona örlogsvarvs modernisering och ställande under civil ledning, göres efter att hava påvisat önskvärdheten av utvidgning av Karlskrona varv följande uttalande:

»Men skall syftet med en dylik förändring — icke blott oberoende av enskilda, utan jämväl planmässighet och sparsamhet med tillgängliga medel — uppnås, erfordras samtidigt en annan förändring, nämligen den att varvets administration ställes under *civil ledning*. Med all aktning för den nuvarande ledningen, är den dock icke i första hand utbildad för att ekonomiskt förvalta ett stort, modernt industriföretag. Och vad den tekniska utbildningen angår torde även denna behöva bättre tillgodoses. Marinens ingenjörer äro tvivelsutan kompetenta och dugande män på sina respektive områden, men speciellt utbildade som skeppsbyggare torde de vare sig teoretiskt eller praktiskt mycket sällan vara, om ock en del av dem studerat *även* den saken. Skall emellertid ett företag, icke minst ett skeppsvarv, i vår tid kunna drivas fullt rationellt och icke draga onödiga kostnader, måste det ledas av fackmän, av specialister, som ägnat sig helt, envar åt sitt särskilda område av det gemensamma arbetet. En dylik specialutbildning har hittills på grund av det begränsade verksamhetsområdet, icke kunnat förekomma annat än inom privatindustrin, och därför måste staten för så vitt en modernisering av varvet skall medföra avsett resultat, anställa en civil administrativ och delvis även teknisk ledning. I de grenar av varvets verksamhet åter, där marinens personal är speciellt sakkunnig bör den ju utan svårighet kunna tjänstgöra i samarbete med sina civila kolleger och i administrativt hänseende under ledning av den civila förvaltningen.»

Vad i motionen uttalats angående mariningenjörernas bristande kompetens att administrativt och tekniskt kunna leda flottans varvs skepps- och nybyggnadsverksamhet med vad därtill hör torde jävas av det faktum, att under loppet av de tre senaste åren vid tillsättandet av ledare för ett par av landets större industriella anläggningar inom skeppsbyggeri- och maskinbyggnadsområdet, Bergsunds mekaniska verkstad samt Motala verkstad, valet fallit på mariningenjörkåren tillhörande personer. Dessa, vilka inom mariningenjörkåren fått sin huvudsakliga utbildning och erfarenhet, hava således ansetts lämpliga att inom den privata industrien intaga sådana ledareplatser, som i huvudsak kunna anses motsvara befattningarna som chefer för ingenjördepartementen vid flottans varv. Den *civil-militära* ställning, som för dessa senare betingas av utöandet av befälsrätt över delar av marinens personal under deras tjänstgöring å varven, synes mig kunna väl förenas med det uti motionen uttalade önskemålet av *civil ledning* vad dess huvudändamål beträffar.

Då emellertid med den organisationsförändring, som av mig avses, utmynnande uti att varvens ingenjördepartements *rent tekniska verksamhet*, icke allenast vad beträffar nybyggnader utan även vad rör underhållet av den befintliga fartygsmateriellen, kommer under *teknisk huvudledning*, såsom jag påvisat vara fallet såväl i Norge som i Danmark, varvsvärdirektörsbefattningarna äro synnerligen viktiga och krävande, såväl ur teknisk som ekonomisk och administrativ synpunkt, torde sådana reglementsföreskrifter angående desammas tillsättande böra finnas, att därigenom möjliggöres att för sådan tjänst fullt lämplig person kan väljas *vare sig inom eller utom mariningenjörkåren*, således bestämmelser motsvarande de nu för marinöverdirektörens tillsättande gällande.

Slutligen får jag, åberopande vad ovan anförts rörande nödvändigheten av genomgripande organisationsförändringar, framhålla, att lämpligaste sättet för ärendets vidare allsidiga behandling och förande till ett gott resultat synes mig vara det av marinöverdirektören Svensson i sin av mig i det föregående transsummerade reservation angivna, då på så sätt den tekniska sakkunskap och erfarenhet på området, vilkens medverkan uti ifrågavarande fall är oundgängligen erforderlig, kan bliva vederbörligen representerad.

A. von Eckermann.
