

## Nr 214

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om användande av marinens egna varv vid utförande av planerade nybyggen för marinens räkning samt om utvidgning av marinverkstäderna i Karlskrona.*

(1:a avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Gunnar Berg m. fl.* (I: 11) och den andra inom andra kammaren av herr *Andersson i Ronneby m. fl.* (II: 17), har hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t framhåller nödvändigheten av att marinens egna varv användas i största möjliga utsträckning vid utförande av planerade nybyggen för marinens räkning.

Vidare har i en inom andra kammaren av herr *Nyberg* väckt motion (II: 10) hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om sådana åtgärder beträffande marinverkstäderna i Karlskrona, att dessa bli i stånd att åtaga sig större fartygsbyggen än vad för närvarande är fallet.

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden, hänvisas till motionerna I: 11 och II: 10.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden begärts av *marinförvaltningen*, *Tjänstemännens centralorganisation* och *Försvarsverkens civila personals förbund*, vilka yttranden fogats till detta utlåtande (Bilagor A, B och C).

*Utskottet.* I de föreliggande motionerna har understrukits angelägenheten av att marinens egna varv erhålla sådan utrustning, att de i större utsträckning än vad nu är fallet kunna utföra nybyggen för marinens räkning. Därvid har särskilt framhållits, att Karlskronavarvets nuvarande nybyggnadsbädd liksom därvarande verkstäders kapacitet icke är tillräcklig för större fartygsbyggen.

Helt allmänt kan framhållas, att vid örlogsvarven föreligger sedan många år på grund av knappa anslag och byggnadskvoter stor eftersläpning såväl i byggnadshänseende som då det gäller den maskinella utrustningen.

Vad beträffar Stockholms örlogsvarv vill utskottet här endast erinra om att detsamma enligt statsmakternas beslut skall utflyttas till Muskö. Arbetet härmed pågår.

Vidkommande örlogsvarvet i Karlskrona har utskottet vid nyligen företaget besök därstädes blivit övertygat om att varvet är i stort behov av teknisk upprustning, om det skall ha möjligheter att hävda sig i konkurrensen

med övrig varvsindustri inom landet. Härutinnan kan utskottet ansluta sig till vad i motionerna anförts. Särskilt allvarligt ej minst ur brandsynpunkt synes utskottet vara det bristfälliga skick, vari stora verkstadsbyggnaden med däri ingående kontorslokaler befinner sig. Även på det sanitära området äro nuvarande förhållanden långt ifrån tillfredsställande. Det synes utskottet angeläget, att åtgärder snarast vidtagas för att avhjälpa dessa brister.

Då det gäller att taga ställning till frågan om örlogsvarvens användande för större nybyggen för marinens räkning må framhållas, att, enligt vad marinförvaltningen erinrat om, örlogsvarvens huvuduppgifter äro att utföra rustnings- och avrustningsarbeten å flottans fartyg samt att genom reparations-, underhålls-, ombyggnads- och servicearbeten hålla desamma i funktionsdugligt skick. Örlogsvarvens tekniska utrustning och resurser i övrigt äro i huvudsak anpassade till denna målsättning. Den nybyggnadsverksamhet, som bedrivits, har tidvis haft till syfte att utjämna de på ett örlogsvarv förekommande relativt stora säsongvariationerna.

Frågan om örlogsvarvens utnyttjande för nybyggen i större omfattning än vad hittills varit fallet bör alltså enligt utskottets mening bedömas mot bakgrunden av angivna målsättning för varven. Utskottet vill i anslutning härtill erinra om att utredning för närvarande pågår rörande örlogsvarvens organisation och därmed sammanhängande frågor (1953 års örlogsvarvsutredning). Enligt vad utskottet under hand inhämtat avser utredningsarbetet icke endast örlogsvarvens organisation, verkstadsrörelsens ställning inom denna samt ekonomiska föreskrifter för rörelsen utan även örlogsvarvens produktionsinriktning. Detta innebär alltså, att frågan om den framtida målsättningen för varven är föremål för närmare undersökning. Härav följer, att det i motionerna framförda spørsmålet om örlogsvarvens utnyttjande för marinens räkning i större utsträckning än vad nu är fallet är under bedömning och att alltså motionerna härigenom få anses vara besvarade. Enligt vad utskottet vidare inhämtat, kommer örlogsvarvsutredningen att slutföra sitt arbete inom den närmaste tiden. Utskottet finner angeläget, att Kungl. Maj:t så snart sig göra låter för riksdagen framlägger det förslag, till vilket nämnda utredning kan föranleda.

Med hänsyn till frågans vikt och betydelse anser utskottet, att riksdagen bör i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet anför.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må, i anledning av motionerna I: 11 och II: 17 samt II: 10, i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet anför.

Stockholm den 4 december 1956

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

Närvarande: se under utlåtandet nr 213.

*Riksdagens statsutskott*

Genom nådig remiss av den 29 maj 1956 har Kungl Maj: t anmodat marinförvaltningen att till riksdagens statsutskott före den 1 okt 1956 inkomma med yttrande över *dels* inom riksdagens första kammare av herr Gunnar Berg m fl (I: 11) och riksdagens andra kammare av herr Andersson i Ronneby m fl (II: 17) väckta motioner om användande av marinens egna varv vid utförande av planerade nybyggen för marinens räkning, *dels ock* inom riksdagens andra kammare av herr Nyberg (II: 10) väckt motion angående utvidgning av marinverkstäderna i Karlskrona.

Till åttlydnad härav får marinförvaltningen anföra följande:

Enligt provisorisk instruktion för örlogsvarv, fastställd av marinförvaltningen den 13 juli 1945 efter Kungl Maj: ts bemyndigande, äro de i § 1 mom 2 och 3 upptagna arbetsuppgifterna följande:

2. Örlogsvarvs verksamhet omfattar i första hand underhåll och reparation av marinens fartyg, stridsmedel och övrig materiel, utrustning av fartygen, deras förseende med ammunition och drivmedel samt i övrigt för fartygens drift och underhåll under expedition erforderliga förnödenheter, omhändertagande och förvaltning av för verksamheten erforderliga förråd, mottagande och iordningställande av hjälpfartyg vid försvarsberedskap och mobilisering ävensom annan verksamhet, som står i samband med upprätthållande och höjande av marinens krigsberedskap, samt avrustning och beredskapsförläggning av fartyg efter expedition.

3. Verksamheten omfattar härjämte utförande av nybyggnad av fartyg för marinen samt erforderliga försök för utveckling och underhåll av marinens materiel.

Till följd härav äro örlogsvarvens huvuduppgifter enligt marinförvaltningens mening att utföra rustnings- och avrustningsarbeten å flottans fartyg samt att genom reparations-, underhålls-, ombyggnads- och servicearbeten hålla desamma i funktionsdugligt skick. Örlogsvarvens tekniska utrustning och resurser i övrigt äro i huvudsak anpassade till denna målsättning.

Nybyggnad av krigsfartyg sker till stor del vid de privata varven varvid dessas mycket stora kapitalinvesteringar för nybyggnad av fartyg utnyttjas. Endast en mindre del bygges på marinens egna varv. Denna sistnämnda nybyggnadsverksamhet har tidvis haft till syfte att utjämna de på ett örlogsvarv relativt stora säsongvariationerna. Därjämte äro emellertid nybyggen till nytta för upprätthållande av personalens yrkeskunskap och kontakt med den nya materielen. Genom att nybyggnadsverksamhet bedrivs eller kan bedrivas vid örlogsvarv möjliggöres även kontroll av nybyggnadskostnaderna hos de privata varven varjämte möjligheten att nybygga örlogsfartyg vid marinens varv kan påverka industriens priser i för staten förmånlig riktning.

Under senast förflutna 10-årsperiod ha civila företag levererat 35 marina fartyg för cirka 185 milj kronor.

Under motsvarande 10-årsperiod ha från marinens varv levererats 22 marina nybyggen för cirka 45 milj kronor, varav 9 fartyg från Karlskrona örlogsvarv för cirka 30 milj kronor och 13 fartyg från Stockholms örlogsvarv

för cirka 15 milj kronor. Beloppen hänföra sig till de beställningar, som utlagts på respektive varv.

Vid mobilisering och krig äro örlogsvarvens huvuduppgifter att rusta stridsfartygen samt utgöra kärnan i marinens krigsreparationstjänst. Någon nybyggnadsverksamhet eller större ombyggnader torde icke ifrågakomma, särskilt icke vid oskyddade varv.

Vid våra örlogsvarv finnas sedan många år på grund av knappa anslag och byggnadskvoter ackumulerade byggnadsbehov. De viktigaste och mest kostnadskrävande av dessa vid marinverkstäderna i Karlskrona äro betingade av krav på ökat bombskydd och avse ny kraftcentral, elektrisk verkstad och maskinverkstad, alla i berg, samt administrationsbyggnad, delvis ovan jord, delvis i berg. Härtill komma byggnadsbehov, som äro att hänföra till den fortlöpande utvecklingen ur såväl militärteknisk som produktionsteknisk synpunkt. I runt tal är det fråga om ett ackumulerat byggnadsbehov till ett belopp av 22 milj kronor. Specifikation härå gives i bilaga 1.\*

Till ovan nämnda byggnadsbehov kommer att Stockholms örlogsvarv befinna sig i ett mycket dåligt skick i byggnadshänseende på grund av att där gällt ett mer än 10-årigt investeringsstopp. Den numera beslutade utflyttningen av örlogsvarvet till Muskö har nämligen på ett tidigt skede verkat hindrande för investeringar i det befintliga örlogsvarvet. Om Muskö-varvets utbyggnad kommer att ske i långsam takt, kommer det bli nödvändigt att för upprätthållande av flottans krigsberedskap på örlogsvarvet i Stockholm uppföra nya byggnader för tele- och artilleriverkstäder samt förråd.

Även beträffande den maskinella utrustningen föreligger stark eftersläpning. För samtliga marinens verkstäder har sålunda under ett vart av budgetåren 1951/52—1953/54 anslag beviljats med endast 1 milj kronor per år och detta belopp har därefter reducerats till 700 000 kronor per år. Det är att märka, att detta belopp gäller marinens samtliga verkstäder, sålunda icke endast marinverkstäderna. Även om till nu nämnda belopp måhända kan räknas de medel för återanskaffning av maskiner, vilka stå till marinverkstädernas förfogande genom avskrivningsmedel (för budgetåret 1954/55 för Karlskrona cirka 800 000 kronor), är dock eftersläpningen avseende maskiner och verktyg sådan, att en effektiv och rationell drift försvåras, även om målsättningen med örlogsvarvens verksamhet begränsas till att avse i huvudsak underhållsarbeten samt ombyggnadsarbeten.

De medel, som vid ett realistiskt betraktelsesätt kunna tänkas bli tilldelade marinen för dess örlogsvarv, äro sålunda mer än väl behövlige för att fylla de behov, som nuvarande målsättning medför. Därest investeringarna skola mera inrikta sig på nybyggnadsverksamhet, bör emellertid även beaktas, att det vid nytillverkning av krigsfartyg icke blott måste tagas hänsyn till de kostnader och investeringsbehov, som själva tillverkningen medför, utan även till vad som sammanhänger med konstruktionsarbetet. För att belysa omfattningen av privatindustriens medverkan vid konstruktion av krigsfartyg må sålunda följande anföras avseende senast byggda större fartyg.

Nybyggnad av jagare typ Halland. Konstruktionsarbete har pågått vid AB Götaverken från och med okt 1949 och beräknas vara avslutat under år 1956. Kostnaderna för detta arbete beräknas sammanlagt uppgå till cirka 5 milj kronor. För detta arbete har vid därvarande marinritkontor varit sysselsatta helt eller delvis cirka 70 konstruktörer och ritare, varav cirka 15 särskilt kvalificerade ingenjörer.

Nybyggnad av ubåt typ Hajen. Vid Kockums Mek Verkstad har konstruktionsarbetet på ubåten Hajen pågått sedan 1951. Kostnaderna för detta arbete beräknas sammanlagt uppgå till cirka 4 milj kronor. För detta arbete har

\* Ej här medtagen.

vid därvarande marinritkontor varit sysselsatta helt eller delvis cirka 70 konstruktörer och ritare, varav cirka 10 särskilt kvalificerade ingenjörer.

Redan med nuvarande målsättning är såsom förut anförts kraven på investeringar i nybyggnader och maskiner stora. Skall konstruktions- och nybyggnadsverksamheten beträffande krigsfartygen i ökad utsträckning kunna läggas till örlogsvarven, kommer därutöver ett ytterligare behov av större anslag för nybyggnadsbäddar, verkstadslokaler, ritkontorslokaler, kranar, traverser, transportanordningar, verktygsmaskiner m m samt ett ökat behov av kvalificerad ingenjörspersonal. Ätminstone under nuvarande förhållanden torde svårigheter föreligga att rekrytera dylik personal i konkurrens med den privata industrien.

Marinförvaltningen får härutöver anföra följande.

För att fylla sitt ändamål i krig måste anläggningar i marinens baser vara väl skyddade. Detta har inneburit, att kravet på bombskydd för örlogsvarven framstått såsom alltmera väsentligt. I enlighet härmed har också projekterats ett skyddat örlogsvarv inom Stockholms-området, nämligen Muskö-varvet. Utbyggnaden härav har redan börjat. Med hänsyn till detsamma betydelse ur krigsberedskapssynpunkt är det naturligt, att marinen måste lägga tyngdpunkten av sina möjliga investeringar på detta varv.

Marinförvaltningen är självfallet starkt intresserad av att få tillgodose de eftersläpande investeringsbehoven för örlogsvarven, vilka föranledas av den för marinen väsentliga målsättningen. Motionärernas förslag falla icke inom ramen för denna, och marinförvaltningen anser sig därför nu böra föreslå, att ifrågavarande motioner avslås.

Särskilt yttrande från örlogsvarvet i Karlskrona bifogas (bilaga 2).

GUNNAR J.-PALMGREN

*H. Lindberg*

*Bilaga 2*

*Till Kungl. Marinförvaltningen*

Örlogsvarvet bifogar såsom bilaga 1 infortrat yttrande.

Under de förhållanden, för vilka redogjorts, synas skilda meningar väl kunna göras gällande om huruvida motionerna böra tillstyrkas eller avslås. Enligt örlogsvarvets mening synes marinförvaltningen böra förorda, att de båda motionerna avslås, varvid dock bör framhållas, att marinförvaltningen med tillfredsställelse skulle se, att örlogsvarvets i Karlskrona resurser kunde förstärkas, därest detta kan ske utan eftersättande av Musköprojektet.

Verkstadsdirektören, som deltagit i ärendets beredning, har avgivit särskilt yttrande, som bilägges som bilaga 2.

I detta föreslås sammanfattningsvis att motionerna i princip bifallas genom ett uttalande att örlogsvarvets i Karlskrona resurser böra förstärkas samt att en plan härför snarast möjligt skall uppgöras och föreläggas riksdagen.

Karlskrona som ovan

E. LINDH

*Bertil Hansson*

Bil. 1 till ÖVK skr. 4/9 1956

Marinverkstädernas sysselsättning kan fördelas på följande huvudgrupper:

- Underhålls- och reparationsarbeten på flottans fartyg
- Ombyggnader av fartyg
- Nybyggnader av fartyg
- Andra arbeten för statliga beställare
- Arbeten för privata beställare

Underhållsarbeten för flottans fartyg tillhöra örlogsvarvets huvuduppgifter och äro av såväl organisatoriska som tekniskt-ekonomiska skäl lämpliga att bedriva där. De äro på intet sätt av mindre betydelse än nybyggnad av fartyg och kräva i hög grad tillgång på skickliga yrkesarbetare. Under de närmast följande åren kommer omfattningen av dessa arbeten att vara oförändrad eller möjligen öka något. Det innebär, att de ta i anspråk 40 à 50 % av produktiva arbetstimmar. (En markerad ökning kan sannolikt förväntas under Muskövarvets uppbyggnadsperiod.)

Här må inskjutas, att skrotningsarbeten t. v. icke förläggas till ÖVK, om icke särskilda skäl finnas. Under sista åren har skrotningsarbetet upptagit mindre än 1 % av produktiva arbetstimmar; det sista året utfördes intet skrotningsarbete.

Ombyggnad och modernisering av flottans fartyg förlägges med fördel till örlogsvarven. De närmaste åren förväntas en betydande ansvällning av denna verksamhet.

Andra arbeten för statliga beställare inrymmer till en stor del tillverkning, som är av annan art än skeppsbyggeri bl. a. hylstillverkning. Vidare ingå arbeten för KA, varjehanda nytillverkning och andra arbeten för marinförvaltningen samt civila statliga beställningar. Möjligen kan för de sistnämnda någon minskning ske till förmån till ny- och ombyggnadsverksamhet av fartyg.

Arbeten för privata beställare innefatta till en del hylstillverkning och anses i övrigt utgöra utjämningsarbeten. Ehuru delade meningar kan råda, om behovet av sådan utjämnning är det sannolikt, att en minskning kan ske till förmån för andra tillverkningar.

Redan denna korta översikt visar, att någon ökning av nybyggnadsverksamheten inom de närmaste åren knappast är möjlig med nu tillgänglig personal. En närmare undersökning visar i stället, att för att medhinna av marinförvaltningen planerat ombyggnadsprogram, en minskning sannolikt är nödvändig. I detta sammanhang måste emellertid bristen på kvalificerad teknisk personal uppmärksammas. I själva verket är det tillgången på projekt- och arbetsritningar som begränsar en önskvärd ansvällning av ombyggnadsverksamheten och som helt bestämmer, om örlogsvarven kan nybygga fartyg.

Det är en fördel för örlogsvarven även vid oförändrad arbetsstyrka att få nybygga fartyg, f. n. icke så mycket ur sysselsättnings- eller utjämnings-synpunkt utan för att stimulera arbetstakt, rättvisande bokföring, utnyttjande av nya material och rationella arbetsmetoder. Det ger också möjlighet till kostnadsjämförelser med privatvarven.

Nybyggnad av fartyg har också i stort sett kontinuerligt bedrivits vid ÖVK; f. n. är en ubåt under utrustning, ett ubåtsskrov på stapel och en bogserbåt under byggnad. Det har emellertid visat sig, att privatvarven i allmänhet kunna erbjuda priser och leveranstider, som äro gynnsammare än vid marinverkstäderna. En bidragande orsak härtill är bristen på ändamålsenliga anläggningar och utrustning för nybyggnad av fartyg. För att åstadkomma sådan kräves mycket betydande kapitalinsats.

Det må då till en början erinras om, att de anslag på kapitalbudgeten och de byggnadskvoter, som falla på marinens verkstäders byggnadsobjekt, endast i mycket ringa mån tillgodose de sedan många år tillbaka ackumulerade byggnadsbehoven. Det årliga anslaget för nyanskaffning av maskiner (utöver ersättningsanskaffning) är även otillräckligt.

Det vore synnerligen önskvärt att större anslag kunde ställas till förfogande. Emellertid lämnar marinförvaltningens planläggning en markerad prioritet åt Musköprojektet. Av de begränsade anslagen för marinens investeringsbehov anslås en mycket ringa del till ÖVK.

Vad särskilt gäller nybyggnadsbädd är det riktigt, såsom herr Nyberg anför, att den befintliga bädden är för liten för Hallands-jagare. En förlängning är emellertid redan av tekniska skäl utesluten. En nyanläggning av bädd drar mycket höga kostnader och kan icke komma ifråga på grund av Musköprojektets prioritet. Av samma skäl synes icke heller ett förslag om tillfällig nybyggnadsbädd i en samtidigt utbyggd torrdoca anses genomförbart.

Man synes sålunda icke böra räkna med någon väsentlig förändring under de närmaste åren i ÖVK resurser att nybygga fartyg. Under förutsättning att antagbara anbud kunna erhållas från privatvarven torde Hallands-jagarna få byggas där. Beträffande ubåtarna torde det få ankomma på marinförvaltningen att efter jämförelse mellan konkurrerande anbud ta ställning till, om det är för Kronan förmånligt att bygga någon av dem vid ÖVK, varvid dock sannolikt ombyggnadsobjekt få träda tillbaka. För inom fartygsbyggnadsanslaget inrymda andra objekt, särskilt ombyggnader och nybyggnad av mindre fartyg, torde marinförvaltningen få från fall till fall pröva om tekniskt-ekonomiska synpunkter motivera en placering vid ÖVK.



## Bil. 2 till ÖVK skr 4/9 1956

Örlogsvarvets uppgifter, som de bl. a. äro angivna i gällande instruktion för örlogsvarv, äro i första hand underhåll och reparation av marinens fartyg, stridsmedel och övrig materiel, ombyggnad av fartyg samt utförande av nybyggnader av fartyg för marinen jämte erforderliga försök för utveckling och underhåll av marinens materiel. Arbeten må även utföras för andra statliga myndigheter än marinen samt jämväl åt enskilda.

Fördelningen av marinverkstädernas produktion på olika arbeten under den senaste 10-årsperioden framgår av bifogade diagram.<sup>1</sup>

Nybyggnad av fartyg har kontinuerligt förekommit vid örlogsvarvet i Karlskrona ända sedan dess första år. Denna verksamhet har tidvis varit av betydande omfattning. Bifogade förteckning<sup>1</sup> upptar de fartyg, som byggts vid örlogsvarvet i Karlskrona under 1900-talet.

Det har alltid hittills ansetts vara av betydelse för marinen att kunna bygga fartyg vid egna varv. Under årens lopp ha ett flertal utredningar och förslag framlagts för statsmakterna i avsikt att modernisera Karlskronavarvet för att vidmakthålla möjligheterna att där kunna bygga örlogsfartyg. Långt framskridna planer ha sålunda förelegat för byggande av såväl Sverige-skepp som s. k. kustförsvarsfartyg samt senast de båda jagarna av Öland-typ. Skälen att utföra nybyggen vid örlogsvarvet äro flera.

1. Nybyggnadsarbeten bidra till att upprätthålla personalens yrkeskunskap och att hålla varvspersonalen à jour med den nya fartygsmateriel, som kontinuerligt tillföres marinen och som örlogsvarven sedan skola sköta och underhålla.

2. Nybyggnadsarbeten bidra till att upprätthålla respekten för kostnader och leveranstider.

3. Nybyggnadsarbeten bidra i regel till att skapa intim kontakt mellan marinens varv och de privata varven, vilket är av stor betydelse för att tillgodogöra marinen erfarenheter från den privata varvsindustrin.

4. Nybyggnadsarbeten vid marinens egna varv giva marinen viss möjlighet att bedöma kostnaderna för fartygsbyggen på andra varv och torde ha betydelse som prisreglerande faktor.

5. Nybyggnadsarbeten verka som helhet stimulerande på ett företag.

6. Den vid nybyggnad av fartyg eller annan nytillverkning sysselsatta personalen bildar en ständigt tillgänglig reserv, som kan tillgripas för oförutsedda omfattande haveriarbeten o. dyl. Den kan även i viss omfattning vara disponibel för utjämning av de variationer som alltid förekomma vid en så omfattande verksamhet med underhåll och reparation som här förekommer. Ur beredskapssynpunkt är det även av stor betydelse att ha en stor arbetsstyrka ständigt disponibel.

Nybyggnader av örlogsfartyg ske mycket sällan i större serier. Någon serietillverkning i stil med den som bedrivs för handelsfartyg blir det därför icke fråga om, utan nybyggnadsverksamheten får mera karaktär av tillverkning för varje gång av ett fåtal fartyg av varierande typer. Större ombyggnads- och moderniseringsarbeten på örlogsfartyg utföras i stort sett med samma tekniska utrustning som användes för nybygge. Den extra utrust-

<sup>1</sup> Ej här medtagna.

ning, som erfordras för nybygge av fartyg, är i första hand lämplig stapelbädd eller byggnadsdocka med tillhörande kranutrustning.

Det må erinras om att de anslag, som beviljats för underhåll och modernisering av marinverkstäderna i Karlskrona under en lång följd av år varit helt otillräckliga. De omfattande varvsanläggningarna i Karlskrona äro därför nu i trängande behov av en genomgripande modernisering.

Den aktuella frågan synes därför vara, om man med hänsyn till de angelägna investeringsbehoven i första hand skall företaga investeringar i sådana anläggningar, som enbart kunna utnyttjas för fartygsnybyggen eller om man till en början skall koncentrera sig på anläggningar för underhåll och reparation av flottans fartyg. Marinverkstäderna ha under en lång följd av år i samband med sina anslagsäskanden framhållit, att de elektriska anläggningarna med kraftcentral, ång- och värmeanläggningen, vissa kajer och transportleder, de elektriska och maskinverkstäderna samt kontors- och förrådslokaler i första hand borde moderniseras eller nybyggas. Samtliga här nämnda anläggningar och utrustning äro desamma för såväl underhålls- och reparationsarbeten som för nybyggen av fartyg.

Som svar på förfrågan från marinförvaltningen angående de investeringar, som skulle fordras för att bygga jagare av Halland-typ, ha marinverkstäderna i början av 1956 redovisat investeringsbehovet samt angivit vilka övriga åtgärder, som måste vidtagas för att kunna bygga dessa fartyg. Av denna redogörelse har framgått, att en ny stapelbädd under alla förhållanden torde vara nödvändig, emedan den äldre, i den s. k. stora verkstadsbyggnaden belägna bädden nu är omodern. Marinverkstäderna ha även framhållit möjligheterna att bygga örlogsfartyg i torrdocka. I samband härmed har även påpekats det under senare år alltmer accentuerade behovet av ytterligare en stor torrdocka. Samtliga jagare och större fartyg fr. o. m. Öland-typen kunna nämligen bland örlogsvarvets sju torrdockor endast torrsättas i den största dockan, den s. k. Oscarsdockan. En ny docka har därför föreslagits i den s. k. Ormgropen, där mycket goda naturliga förutsättningar finnas att anlägga en docka, som även blir lämpligt placerad med hänsyn till den övriga varvsverksamheten. Att förlänga någon av de övriga dockorna för att möjliggöra torrsättning av större jagare är ur tekniska synpunkter praktiskt taget omöjligt.

Anläggningen av en ny docka i Ormgropen med c:a 150 m längd och en utrustningskran på c:a 25 tons lyftkraft beräknas med dagens kostnadsläge draga en kostnad av 9,1 milj kr.

I avvaktan på anläggning av en ny bädd kan naturligtvis en ny docka i Ormgropen med fördel användas som nybyggnadsdocka. För de nu aktuella fartygen är det möjligt att placera ett nybygge i denna docka, innan den är fullt färdig. Den senare delen av dockbygget och fartygsbygget kan bedrivas parallellt. Med de leveranstider man synes ha rätt att räkna med bör en jagare kunna färdigställas på önskad tid.

Den nuvarande bädden i den s. k. stora verkstadsbyggnaden — marinverkstädernas enda bädd — torde efter måttlig modernisering av bl. a. lyftutrustning kunna användas ytterligare ett antal år för smärre fartyg men även för ubåtar. Ält öka denna bädds dimensioner är utslutet.

Nybyggnad av större örlogsfartyg bör — liksom hittills — utföras av marinverkstäderna i samarbete med de privata varven. Därvid måste fortfarande projekt- och konstruktionsarbete utföras vid de privata varven liksom byggandet av ett flertal av fartygen.

Här må erinras om att Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolag utförde samtliga ritningar till och byggde jagaren Öland under det att jagaren Uppland efter samma ritningar byggdes vid varvet i Karlskrona. Liknande system har under en lång följd av år tillämpats för ubåtsbyggna.

Marinverkstädernas i Karlskrona ritkontorsresurser böra dock utökas så att ritkontorsarbete kan utföras för större ombyggnader och moderniseringar men även för speciella nybyggnadsobjekt, som exempelvis utförts för isbrytaren Thule, minsvepare av typ M 51 etc.

De omfattande anläggningarna vid örlogsvarvet i Karlskrona representera ett mycket stort värde. Med hänsyn till nödvändigheten att begränsa investeringar och till aktuella lokaliseringsproblem för industrin måste det ur landets synpunkt vara oekonomiskt att icke helt utnyttja anläggningarna i Karlskrona. Förutsättningarna för en intensifierad varvsverksamhet här äro mycket goda. Detta gäller framförallt det geografiska läget, mark- och vattenförhållanden, klimat samt — kanske f. n. viktigast av allt — tillgången på arbetskraft. Härtill må anföras, att de privata varven f. n. ha en mycket stor orderstock, som torde belägga hela deras kapacitet för 4—5 år framåt.

Nybyggnadsverksamheten vid marinverkstäderna i Stockholm upphör nu successivt och det planerade Muskö-varvet kommer icke att vara utrustat för att åtaga sig större ombyggnadsarbeten eller nybyggen av örlogsfartyg. Karlskrona-varvet torde därför representera den enda möjligheten för marinen att i framtiden kunna bygga fartyg i egen regi.

Sammanfattningsvis vilja marinverkstäderna föreslå, att föreliggande två motioner i princip bifallas genom ett uttalande att örlogsvarvets i Karlskrona resurser böra förstärkas samt att en plan härför snarast möjligt skall uppgöras och föreläggas riksdagen.

Karlskrona den 3 september 1956

J. SCHREIL

## Bilaga B

*Till ordföranden i riksdagens statsutskott Martin Skoglund*

Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), som genom skrivelse den 24 maj 1956 beretts tillfälle avge utlåtande över *dels* två likalydande motioner (I: 11 och II: 17) om användande av marinens egna varv vid utförande av planerade nybyggen för marinens räkning, *dels ock* en motion (II: 10) angående utvidgning av marinverkstäderna i Karlskrona, får i anledning härav anföra följande.

I motionerna framhålles bland annat, att nybyggnadsbädden vid varvet i Karlskrona byggdes på 1870-talet, att den är belägen inomhus, att den är för liten och att den inte fyller de krav på utrustning som den moderna byggnadstekniken ställer. Detta har medfört att varvet inte medger byggen av den storlek de nya Hallandsjagarna representerar. Det framhålles vidare, att Karlskrona har god tillgång på arbetskraft samt att i Blekinge betydande arbetslöshet råder.

En helt annan bild företer de orter där de stora privatägda varven är belägna. Varvsindustrin har byggts ut i forcerat tempo. Utrustningen torde fullt motsvara de nutida kraven och nybyggnadsbäddar finns för mycket stora fartyg. I motionerna uppges att varven är orderbelagda fram till 1960. Brist på arbetskraft — såväl arbetare som tekniskt skolad personal — råder. Denna påtalade, från sysselsättnings- och produktionssynpunkt gynnsamma utveckling har under de senaste månaderna ytterligare accentuerats genom mycket stora nya beställningar från utlandet.

TCO, som inte har möjlighet att bedöma var försvarets nya jagare skall eller bör byggas och ej heller hur stora fartyg försvaret framdeles kan behöva, anser att de i motionerna påtalade förhållandena — ett litet omodernt varv på en plats med god tillgång på skickliga yrkesarbetare och stora moderna varv med stor ordertillgång på platser där brist på arbetskraft råder — utgör en mycket viktig samhällelig lokaliseringsfråga, som bör föranleda åtgärder från statsmakternas sida. Det torde emellertid inte vara möjligt att på grundval av de i motionerna anförda skälen besluta om användande av visst varv vid planerade nybyggen för marinens räkning eller vidtagna åtgärder för utbyggnad av marinverkstäderna i Karlskrona. För bedömandet av huruvida och i så fall i vilken omfattning åtgärder bör vidtagas, bör betydligt flera ekonomiska och samhällspolitiska problem bli föremål för bedömning, eftersom det här uppenbarligen inte bara är en fråga om förlängning av en nybyggnadsbädd eller en modernisering av ett varv utan kanske främst en industriell lokaliseringsfråga. TCO vill för sin del i fråga om den samhälleliga lokaliseringens ekonomiska sida erinra om och helt instämma i det uttalande, som gjordes av utredningen angående näringslivets lokalisering i dess betänkande, vari anfördes: »Av affärsmässiga skäl eftersträvar företagen att förlägga produktionen till de orter, som företagsmässigt är mest gynnsamma, d. v. s. i regel där produktions- och distributionskostnaderna blir så små som möjligt. En nationalekonomisk kalkyl kan emellertid inte inskränkas till de poster, som kommer till uttryck i företagens bokslut, utan måste omfatta de totala konsekvenserna av lokaliseringsåtgärderna.»

Med hänvisning till vad ovan anförts vill TCO förorda, att en skyndsam utredning kommer till stånd av de såväl skeppsbyggnadstekniska som samhällsekonomiska problem, som bör komma under bedömning innan åtgärder vidtas för en eventuell utbyggnad av marinverkstäderna i Karlskrona.  
Stockholm den 2 oktober 1956

Tjänstemännens centralorganisation (TCO)

VALTER ÅMAN

*Carl Mårtensson*

## Bilaga C

## Till riksdagens statsutskott

Den i herrar Bergs och Anderssons motioner omtalade överbeläggningen inom den privata varvsindustrin har sedan motionerna skrevs blivit än mer accentuerad. Redan av denna anledning borde det framstå som i högsta grad naturligt att de statliga varven och i detta fall marinverkstäderna i Karlskrona bättre utnyttjades i och för en behövlig avlastning från den privata varvsindustrin av försvarets arbetsobjekt.

Förbundet kan utan vidare konstatera att den privata varvsindustrin strävar efter att trots konstaterad överbelastning åtaga sig statliga beställningar. Detta får väl till stor del ses som ett utslag av den ständigt och generellt pågående kampen mellan privat och statlig företagsamhet, i vilken kamp den privata sektorn torde stimuleras även av ideologiska faktorer vid sidan av en vanlig, naturlig strävan att göra goda affärer.

Den privata varvsindustrins investeringar har under en lång följd av år varit mycket betydande. Sett mot detta faktum men även fristående framstår motsvarande åtgärder för de marina varven som allmosebetonade. Att exempelvis marinverkstäderna i Karlskrona trots detta kunnat hävda sig i konkurrensen — i den mån man tillåtits detta — måste helt tillskrivas det oerhörda intresse som ledning, arbetare och tjänstemän visat sitt företag. Det är beklagligt att detta intresse och denna vilja att hävda företaget inte uppskattats på det sättet att man fått den investeringshjälp som erfordrats.

Orsaken till njugheten har givetvis varit att finna i sparsamhetsiver. En sparsamhet som tar sig sådana uttryck att stora värden förloras kan emellertid inte betecknas som sparsamhet utan som ett allvarligt misstag som snarast bör rättas till.

Var och en som haft tillfälle besöka örlogsvarvet i Karlskrona med vissa tidsintervaller måste konstatera att ledningen trots de vidriga ekonomiska omständigheterna lyckats utföra förbluffande många förbättringar men fortfarande kvarstår väsentliga krav på modernisering och rationalisering.

Användandet av marinverkstäderna i Karlskrona för nybyggen för marinen räkning som framhållits i motionerna är givetvis helt beroende på vilka investeringar som kan göras. Enligt förbundets mening är det nu nödvändigt att en vändning sker och att en investeringsplan uppgöres med en relativt kortfristig målsättning, klart angiven till allt marinverkstäderna i Karlskrona skall göras fullt i klass med de privata varven. Förbundets oförytterliga mening är att sådana åtgärder kommer att förbilliga flottans såväl nybyggnads- som ombyggnads- och underhållsprogram. Ett sådant resultat torde tillfredsställa såväl civila skattebetalare som militärerna i deras egen-skap av skattebetalare och speciellt sakkunniga.

Förbundet vill slutligen ännu en gång hänvisa till den yrkesskickliga, intresserade personalen som trots alla svårigheter utför utomordentliga arbeten. Med de rätta verktygen, d. v. s. den utrustning som privatvarv har men som fattas vid marinverkstäderna, skulle resultaten sannolikt bli än bättre och — som nyss sagts — med säkerhet billigare.

Stockholm den 28 september 1956

Försvarsverkens Civila Personals Förbund

ALBERT BACKSTRÖM