



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

8x. B.
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1930:33
FÖRSVARSDEPARTEMENTET



UTREDNING OCH FÖRSLAG
BETRÄFFANDE
STOCKHOLMS FLOTTSTATIONS
FÖRFLYTTNING FRÅN
HUVUDSTADEN

AVGIVET AV
ENLIGT NÅDIGT BREV DEN 29 JUNI 1929
TILLKALLADE UTREDNINGSMÄN

S T O C K H O L M

1 9 3 0

Statens offentliga utredningar 1930

Kronologisk förteckning

1. Jordbruksutredningens betänkanden. 1. Betänkande angående åtgärder för vete- och rågmärknadens stödjande. Beckman. 76 s. Jo.
2. Jordbruksutredningens betänkanden. 2. Betänkande angående jordbrukets kreditförhållanden. Beckman. viij, 179 s. Jo.
3. Skydd för äldre kulturföremål. Idun. 191 s. H.
4. Jordbruksutredningens betänkanden. 3. Betänkande angående vissa åtgärder för mejerihanterings och smör-exportens befrämjande. Beckman. viij, 129 s. 11 pl. Jo.
5. Förslag till vissa ändringar i vallagen för skyddande av partibeteckningar. Norstedt. (4), 38 s. Ju.
6. Gränsen för Sveriges territorialvatten. Av Torsten Gihl. Norstedt. 312 s. U.
7. Betänkande med förslag till lotsförordning samt andra författningar och föreskrifter rörande lotsverket. Marcus. xvj, 365 s. H.
8. Domänverkets omfattning, uppgifter och organisation. Tiden. 333 s. 1 karta. Fi.
9. Betänkande med förslag angående ordnande av den lägre lantbruksundervisningen. Marcus. 727 s. Jo.
10. Utredning och förslag beträffande åtgärder för ökad användning av svenska lantbruksprodukter vid allmänna inrättningar m. m. Marcus. 21 s. 3 tab. Jo.
11. Utkast till lagbestämmelser om befraktning. Norstedt. 154 s. Ju.
12. Utredning rörande Sveriges försvarspolitiska läge samt behov av försvarskrafter. Beckman. viij, 325 s. Fö.
13. Utredning angående kommunalförvaltningens ordnande i städerna efter processreformens genomförande. Marcus. 250 s. S.
14. Utredning och förslag rörande praktiska bildningslinjer på realskolans åldersstadium. Norstedt. 327 s. E.
15. 1928 års pensionsförsäkringskommitté och organisations-sakkunniga. Statistiska undersökningar samt kostnadsberäkningar. Norstedt. 402 s. S.
16. Betänkanden med förslag angående skärpta kontrollföreskrifter rörande landsfiskalers och med dem jämställda befattningshavares medelsförvaltning m. m. Beckman. 199 s. S.
17. 1928 års lönekommitté. Betänkande med förslag till allmänt avlöningsreglemente för ordinarie tjänstemän, tillhörande den civila statsförvaltningen. Norstedt. 346 s. Fi.
18. Distriktsveterinär-lönesakkunnigas utredning och förslag beträffande ordnandet av distriktsveterinärernas anställnings- och avlöningsförhållanden. Marcus. 111 s. Jo.
19. Utredning angående beredande av större möjlighet för skoldistrikt att vid minskning av antalet barn indraga skolor och skolavdelningar. Heggström. (2), 88 s. E.
20. 1928 års lönekommitté. Betänkande med förslag till löneroglering för befattningshavare vid undervisningsväsendet. Norstedt. viij, 371 s. Fi.
21. Betänkande angående granskning av för vissa sjukhus gällande särbestämmelser. Norstedt. 97 s. S.
22. Medicinalstyrelsens utlåtande och förslag till epizootilag och epizootiförordning. Norstedt. 58 s. Jo.
23. Betänkande med förslag till ytterligare åtgärder för bekämpande av tuberkulos hos nötkreatur. Beckman. 124 s. Jo.
24. Brott emot myndighet m. m. Förberedande utkast till strafflag. Speciella delen. 9. Av J. C. W. Thyren. Lund, Berling. 312 s. Ju.
25. Förslag till lag om upplagshus med rätt att utfärda upplagsbevis m. m. Norstedt. 206 s. Ju.
26. Förslag till förordning angående film. Marcus. 35 s. K.
27. Supplement nr 4 till Sveriges familjenamn 1920. Stat. Repr.-anst. 44 s. Ju.
28. Förslag till förordning angående biografier och biograf-föreställningar m. m. Marcus. 50 s. K.
29. Betänkande med förslag till lag om handläggning av inskrivningsärenden m. m. Marcus. 200 s. Ju.
30. Normalbestämmelser för leverans och provning av cement (cementbestämmelser) samt för byggnadsverk av betong och armerad betong (betongbestämmelser) [tredje upplagan] jämte tilläggsbestämmelser [andra upplagan]. Norstedt. 44 s. K.
31. Förberedande utredning angående omorganisation av landsfiskalsbefattningarna m. m. Marcus. 64 s. S.
32. Betänkande med förslag angående omorganisation av undervisningen vid navigationsskolorna och därmed sammanhängande frågor. Norstedt. viij, 140 s. H.
33. Utredning och förslag beträffande Stockholms flottstations förflyttning från huvudstaden. Idun. 129 s. 9 kartor. Fö.

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i om-slag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1930:33
FÖRSVARSDEPARTEMENTET



UTREDNING OCH FÖRSLAG

BETRÄFFANDE

STOCKHOLMS FLOTTSTATIONS FÖRFLYTTNING
FRÅN HUVUDSTADEN.

AVGIVET AV

ENLIGT NÅDIGT BREV DEN 29 JUNI 1929

TILLKALLADE UTREDNINGSMÄN.

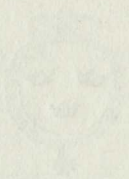
STOCKHOLM 1930

KUNGL. HOVBOKTRYCKERIET IDUNS TRYCKERI A.-B.

309493



STATION OFFICE, H. A. BENTLEY, JR.
CHICAGO, ILL.



WILLIAMSON & CO. CHICAGO

CHICAGO, ILL.

STOCKHOLM, SWEDEN
TRINITY, ILL.

CHICAGO, ILL.

CHICAGO, ILL.

CHICAGO, ILL.

CHICAGO, ILL.

CHICAGO, ILL.

Till

Statsministern och Chefen för Kungl. Försvarsdepartementet.

Genom nådigt brev den 27 juni 1929 bemyndigades statsrådet och chefen för kungl. försvarsdepartementet att tillkalla högst fem utredningsmän — därav en i egenskap av ordförande — jämte sekreterare för att inom departementet biträda med verkställande av utredning om Stockholms flottstations förflyttning från huvudstaden och de ekonomiska förutsättningarna härför.

Med stöd av detta bemyndigande tillkallade statsrådet såsom utredningsmän ledamoten av riksdagens II. kammare, redaktören *P. A. Hansson*, chefen för marinstaben, konteramiralen *O. E. Lybeck*, marinöverdirektören *J. Lindbeck* och överdirektören *H. G. Hammar*, Göteborg, den förstnämnde i egenskap av ordförande, varjämte kaptenen vid flottan *T. Hagman* anmodades fullgöra sekreterareuppdraget. Sedan marinöverdirektören Lindbeck avlidit den 12 september 1929, tillkallades den 18 i samma månad marindirektören av 1. gr. å övergångsstat *I. J. Falkman* såsom utredningsman i den avlidnes ställe.

Utredningsmännen började sitt arbete den 9 juli 1929 och antogo den 21 augusti s. å. benämningen »1929 års flottstationsutredning».

Utredningen har under sitt arbete besökt örlogsstationen i Stockholm jämte dess anläggning å Fjäderholmarna samt Elvvik, Södergarn, Mölna, Skärsätra, Gåshaga, Käppala och Sticklinge å Lidingö.

Utredningens skisser och kostnadsberäkningar hava uppgjorts av ledamoten Falkman, vad beträffar djup- och bottenundersökningar, väg- och vattenbyggnader m. m. i samarbete med ingenjören i Stockholms stads hamnstyrelse

J. Sjödin. I fråga om värderingen av örlogsstationens nuvarande område i Stockholm har utredningen biträtts av arkitekten *H. Ahlberg* och i detta avseende även inhämtat *Djurgårdskommissionens* utlåtande. Värderingen av till inköp ifrågasatta tomter och fastigheter å Gåshaga, Käppala, Mölna och Skär-sätra har på utredningens uppdrag verkställts av arkitekten *E. Rudskog*. I juridiska frågor har utredningen anlitat biträde av advokatfiskalen i marin-förvaltningen *B. E. Brimberg*.

Utredningen har i ett flertal fall samrått med vederbörande marina myndig-heter.

Sedan utredningen i skrivelse den 3 oktober 1929 meddelat Stadskollegiet i Stockholm, att utredningens arbete fortskridit så långt, att förhandlingar med staden kunde upptagas angående eventuellt överlåtande av örlogsstatio-nens område i Stockholm och anhållit, att staden ville utse förslagsvis två re-presentanter för dessa förhandlingar, meddelade Stadskollegiet i skrivelse den 17 i samma månad, att borgarråden *H. Sandberg* och *G. Söderlund* utsetts till stadens delegerade. Med dessa delegerade hava sålunda underhandlingar i berörda avseende förts med det resultat, som av utredningens härmed över-lämnade betänkande framgår.

I vissa frågor berörande Lidingö stad har utredningen underhandlat med av drätselkammaren utsedda representanter, nämligen sekreteraren *A. F. R. Markman* och stadskommissarien *K. H. Tottie*.

De förslag, som utredningen ansett sig böra avgiva, hava sammanfattats i detta betänkandes sista kapitel.

Stockholm den 15 december 1930.

P. ALBIN HANSSON.

OTTO LYBECK

H. G. HAMMAR.

IVAR FALKMAN.

T. Hagman.

Historik.

För utförligare historik hänvisas till 1916 års flottstationskommittés betänkande den 19 mars 1917 sid. 1—52 samt till 1917 års flottstationskommittés betänkande den 30 november 1917, del I, sid. 1—37.

Ur marinmyndigheternas här senare (sid. 16) refererade utlåtande av den 11 januari 1929 har hämtats följande

Kortare historik.

»Frågan om en förflyttning av flottans station i Stockholm upptogs första gången till behandling år 1863 på grund av en från överståthållareämbetet gjord framställning om upplåtelse till Stockholms stad av Skepps- och Kastellholmarna samt Galärvarvet. För frågans handläggning tillsattes en kommitté, vilken i sitt den 26 februari 1864 avgivna betänkande uttalade, att den icke ansåg Stockholms stad vara i behov av flottans dåvarande stationsområde, men, i händelse av stationens förflyttning, förordade ett område vid Hustegafjärden på Lidingön såsom den lämpligaste platsen för en stationsanläggning.

I utredning den 8 december 1898 angav chefen för flottans stab de strategiska grunder, vilka ansågos böra vara bestämmande för fördelningen av flottans materiel under olika förutsättningar. Denna utredning utmynnade i det uttalandet, att kustflottan borde vara fredsörlagd till Stockholm, under det att lokalstyrkorna borde vara förlagda till huvudorterna inom de olika operationsområdena. Flottans etablissemang i Stockholm ansågs emellertid icke i sitt dåvarande skick tillfredsställa de fordringar i mobiliserings- och varvshänseende, som måste ställas på ett modernt örlogsetablissemang, i anledning varav undersökning borde göras om stationens förflyttning till lämpligare plats.

Med anledning av stabschefens berörda uttalande tillsattes 1899 en flottstationskommitté, som i sitt den 31 augusti 1900 inlämnade betänkande förordade stationens förflyttande till Kaknäs vid Lilla Värtan.

I maj 1902 tillkallades sakkunniga för att inom sjöförsvarsdepartementet biträda vid utredning rörande den minskning i anläggningskostnaderna för den tilltänkta stationen, som skulle uppstå, därest dit förlades — förutom Stockholmseskadern, lotsverkets och sjökarteverkets fartyg m. m. — endast en del av kustflottan och icke hela denna sjöstyrka, såsom ursprungligen avsetts. Enligt dessa sakkunnigas betänkande, som avgavs år 1902, skulle anläggningskostnaderna enligt de nya grunderna nedbringas från omkring 40 till omkring 22 miljoner kronor.

Samtidigt med att dessa sakkunnigas arbeten pågingo, utfördes emellertid utredning av marinförvaltningen, i vad mån det vore möjligt att inom stationens områden å Skepps- och Kastellholmarna samt Djurgården inrymma en större del av kustflottan. Flera olika förslag framkommo, medförande olika kostnader, men då åtskilliga olägenheter voro förbundna med ett bibehållande av stationen, återupptogs den tidigare planen på stationens förflyttande till annat område. Emellertid föreslog den s. k. Ladugårdsgårdeskommittén i sitt betänkande den 19 maj 1903, att hela Norra Djurgården måtte upplåtas till

bebyggande, ehuru väl kommittén under viss förutsättning undantog ett mindre område vid Lilla Värtan för stationsanläggning.

Med anledning av de stridiga intressen, som mötte, därest flottstationen skulle förläggas till Kaknäs, och Norra Djurgården upplåtas till bebyggande, tillkallades den 23 februari 1904 sakkunniga för att taga under förnyat övervägande, om ej innanför Vaxholms och Oscar-Fredriksborgs befästningar funnes annan lämplig plats för förläggande av flottans station. Dessa sakkunniga inlämnade sitt betänkande den 15 juli 1904, varav framgick, att undersökningar gjorts på flera ställen, såsom Rydboholm, Hägernäs, Viggbyholm, Näsby och Svalnäs vid Stora Värtan, Elfvik och Bosön å Lidingön samt Bogesund. De sakkunniga avgåvo förslag till stationsanläggning dels vid Hägernäs vid Stora Värtan och dels vid Elfvik å Lidingön. Marinförvaltningen och chefen för flottans stab kunde icke förorda något av dessa förslag, utan ansågo, att Kaknäs vore ur militär synpunkt lämpligast.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade under tiden lämnats tillfälle att yttra sig om de olika förslagen. I utlåtande den 30 juli 1904 framhöll nämnda styrelse, att platsen vid Kaknäs ur byggnadssynpunkt hade bestämda fördelar framför övriga förslag.

Härefter hördes ånyo marinförvaltningen, som yttrade, att i ärendet förut framhållits de militära skäl, som talade för, att betydande delar av våra stridskrafter till sjöss redan i fredstid måste vara förlagda inom Stockholms skärgård, därvid tillika anförts, att förläggning av någon avsevärt ökad materiel, utöver den vid stationen befintliga, icke kunde därstädes äga rum utan omfattande och dyra anordningar, samt att stationens område i alla händelser vore för trångt för att därstädes förlägga hela den styrka, som borde för stationen avses, på grund varav förflyttningen av flottetablisementet i Stockholm till annan plats i stadens närhet framstode såsom särdeles önskvärd. I fråga om valet av plats anslöt sig marinförvaltningen till Kaknäsförslaget.

Den 30 januari 1905 avgåvo två av ledamöterna i 1900 års flottstationskommitté förslag till det nya varvets förläggande något nordligare än vad nämnda kommitté i sitt ovan anförda betänkande föreslagit, nämligen till Lindarängen.

Sedan riksmarskalksämberet yttrat sig i ärendet, tillkallades år 1905 en arkitekt att uppgöra förslag till stadsplan i anslutning till 1900 års kommittébetänkande och till förslaget av 1905 års sakkunniga. I frågan yttrade sig sedermera cheferna för fjärde arméfördelningen och för fortifikationen, varefter riksmarskalksämberet avgav förnyat yttrande i ärendet.

I motion till 1905 års riksdag hemställdes, att, intill dess frågan om ny flottstation i Stockholms närhet blivit avgjord, för densamma erforderliga områden måtte reserveras vid fastställande av plan för försäljning av Ladugårdsgärdet.

Den 24 juli 1905 uppdrogs åt vissa sakkunniga att uppgöra plan för stationens förflyttning till Lilla Värtan och Lindarängen—Kaknäs i samband med försäljning av stationens dåvarande områden å Skeppsholmen m. m., och framlade dessa sakkunniga den 21 april 1906 sådan plan.

I en särskild utredning den 18 oktober 1906 rörande de åtgärder, som erfordrades för att underlätta flottans uppträdande under krig, avgiven i anslutning till chefernas för generalstaben och flottans stab förslag till försvarsväsendets stärkande av samma dag, uttalade chefen för flottans stab, att huvuddelen av kustflottans större fartyg borde i fredstid vara förlagd till Stockholms station. Enär de anordningar, som erfordrades för en sådan förläggning, stode i närmaste samband med frågan om en förflyttning av denna station till

annan plats, framhölls önskvärdheten därav, att denna fråga måtte snarast erhålla sin lösning.

År 1907 avlät Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förflyttning av flottans station i Stockholm till Elfvik å Lidingön.

Vid samma riksdag väcktes motion, vari hemställdes, att, med avslag å propositionen, i stället måtte upplåtas erforderligt område vid Lilla Värtan och Lindarängen—Kaknäs.

Statsutskottet hemställde, att Kungl. Maj:ts proposition icke måtte av riksdagen bifallas, men att till flottstationen måtte upplåtas ett område vid Lindarängen—Kaknäs.

Riksdagen avlog emellertid såväl propositionen som utskottets hemställan.

Ungefär samtidigt härmed eller kort därefter framkommo i broschyrer och i tidningspressen förslag att förlägga flottstationen dels vid Torsbyfjärd, dels till Bogesundslandet och dels till Ängnö—Gåsö vid Erstaviken.

Den 21 december 1907 tillkallades sakkunniga, som verkställde utredning rörande flottans stations förläggning jämväl till ovannämnda platser, men liksom flertalet sakkunniga och myndigheter, som förut verkställt utredningar eller yttrat sig i frågan, förordade dessa stationens förläggning till Lilla Värtan och Lindarängen—Kaknäs.

Den 1 maj 1908 tillkallades två sakkunniga för att med ledning av föregående utredningar förbereda en slutlig framställning i frågan till 1907 års försvarskommitté, och lades därvid till grund det av 1906 års sakkunniga framlagda förslaget till station och varvsanläggning vid Lilla Värtan och Lindarängen—Kaknäs.

Sakkunniga för utredning rörande det fasta kustförsvarets ordnande anförde i yttrande den 23 juni 1908, att det oavvisliga behovet av en permanent operationsbas för flottan inom Stockholms skärgård vore till fullo ådagalagt. Flottans nuvarande station i Stockholm motsvarade icke de fordringar, som en sådan operationsbas för flottan måste fylla.

Slutligen anförde 1907 års försvarskommitté i betänkande den 15 november 1909 och der 5 december 1910 bland annat,

att en förflyttning av flottans station i Stockholm vore av behovet påkallad;

att den nya stationen borde erhålla den omfattning, att flottans huvudstridskrafter där kunde förläggas;

att bland de platser för den nya flottstationen, som varit föremål för kommitténs prövning, Kaknäsområdet vore att föredraga;

att anläggandet av en ny flottstation vid Kaknäs för närvarande borde äga rum endast under den förutsättning, att kostnaden för anläggningen kunde täckas genom försäljning i skälig omfattning av mark från Skepps- och Kastellholmarna samt Galärvarvet, ävensom, därest så skulle för ändamålet erfordras, någon del av Norra Djurgården närmast omkring stationsområdet.

Stationsfrågan upptogs sedermera till behandling i proposition till 1911 års riksdag, varvid till byggnadsarbeten m. m. för flottans station i Stockholm äskades ett extra anslag av 400 000 kronor. Dåvarande departementschefen anförde därvid till statsrådsprotokollet, att det syntes uppenbart, att, därest en förflyttning skulle ske, den nya stationen borde erhålla sin plats vid Kaknäs. En dylik förflyttning kunde emellertid icke anses nödvändig, därest den nu befintliga stationen på lämpligt sätt bleve moderniserad och förlägningsplatser för vissa av flottans fartyg bereddes i närheten av stationens område. De uppgjorda planerna för dylika anordningar, vilka slutade på en summa av omkring 10.5 miljoner kronor, vartill komme, bland annat, för anskaffandet av ett verk-

stadsfartyg 2 860 000 kronor, vore emellertid då ännu icke i det skick, att de kunde föreläggas riksdagen.

Under uttalande, att, om flottans station skulle kvarbliva å Skeppsholmen, statsmakterna icke borde binda sin handlingsfrihet i fråga om det värdefulla Kaknäsområdet, beviljade riksdagen äskade 400 000 kronor till vissa, under alla förhållanden erforderliga byggnadsarbeten m. m. å Skeppsholmen.

I skrivelse den 8 november 1913 avgav marinförvaltningen infordrad uppgift rörande de viktigaste kompletterings- och anskaffningsbehov, som ansåges böra, oberoende av eventuell nyanskaffning av krigsfartygsmateriel, tillgodoses för främjande av krigsberedskapen. Ämbetsverket upptog därvid ej förslag till sådana åtgärder, som kunde bli erforderliga i samband med fattande av beslut om flottans stations i Stockholm eventuella förflyttning från eller kvarblivande å dess nuvarande plats, men framhöll den stora vikten därav, att denna fråga så snart ske kunde bringades till slutgiltig lösning.

Marinförvaltningen framhöll emellertid i sin skrivelse år 1913 angående regleringen av utgifterna under riksstatens femte huvudtitel för år 1915 bland annat, att behovet av ökad möjlighet till dockning av fartyg vid Stockholms varv icke i längden kunde undanskjutas och föreslog dels en utvidgning av den nuvarande Galärvarvsdockan och dels anskaffning av en mindre flytdocka.

I skrivelse den 3 april 1914 upptog marinförvaltningen ånyo frågan, men framställde därvid förslag om anläggande av en ny torrdocka å flottans varv i Stockholm i stället för nyssnämnda utvidgning av den befintliga dockan och anskaffning av en flytdocka.

I en för Andra försvarsberedningen verkställd utredning angående åtgärder för att åstadkomma en förbättrad krigsberedskap för flottan uttalade chefen för marinstaben den 12 juni 1913, att vad som redan år 1898 anförts i fråga om förläggning av flottans materiel under fredstid alltjämt ägde sin fulla tillämpning.

Frågan om utvidgning eller förflyttning av örlogsstationen i Stockholm hade även varit föremål för Andra försvarsberedningens preliminära överläggningar, men hade beredningen icke tagit ståndpunkt till denna fråga, utan — i varje fall tillsvidare — lämnat detta ärende utanför den utredning beträffande sjöförsvaret, varmed beredningen sysslade. På grund härav förekommer icke heller i beredningens preliminära betänkande något uttalande om Stockholms station.

1914 års senare riksdag beviljade 1 400 000 kronor för anläggande av en ny docka vid flottans station i Stockholm jämte en mindre verkstadsanläggning; och avsattes för ändamålet 300 000 kronor för år 1915. Med denna anläggning avsågs att bereda dockningsmöjligheter i Stockholms skärgård för »pansarbåtar av Sverigetyp».

Efter det att vissa flottans myndigheter avgivit yttrande rörande frågan, huruvida dockan lämpligen borde förläggas inom stationens nuvarande område, tillkallades den 15 december sakkunnige, som enligt dem meddelade direktiv uppgjorde och den 31 maj 1916 överlämnade beräkningar rörande förflyttning av flottans station och varv till Lilla Värtan, alternativt Lindarängen eller Kaknäs.

En fullt utförd anläggning skulle enligt dessa sakkunnigas beräkning kunna utföras för

vid Lindarängen-Kaknäs	35	miljoner kronor
» Kaknäs	37,2	» »

Sedan 1916 års riksdag i skrivelse till Kungl. Maj:t begärt, att, i samband med framläggande av förslag till plats för dockan, även måtte förebringas en

allsidig utredning angående *hela* frågan om flottstationens förläggning, uppdrog Kungl. Maj:t den 14 juni 1916 åt en kommitté att verkställa sådan utredning.

Den 19 mars 1917 avgav kommittén sitt betänkande, upptagande utredning beträffande olika förläggningsplatser för stationen, nämligen Stockholm, Kaknäs, Elfvik, Södergarn och Torsbyfjärd. Såsom sin åsikt uttalade kommittén, att en förflyttning av stationen till en plats utanför Stockholms stads område kunde komma att draga med sig vissa svårigheter i fråga om ordnandet av själva stationssamhället; och då några bestämda fördelar vare sig ur militär, sjöfartsteknisk eller varvsteknisk synpunkt icke kunnat påvisas samt en tillfredsställande lösning kunde vinnas med stationens bibehållande på nuvarande plats, borde, enligt kommitténs mening, tanken på en förflyttning uppgivas och »Stockholmsförslaget» (förslag med bro mellan Skeppsholmen och Galärvarvet) komma till utförande.

Anläggningskostnaderna beräknades efter 1917 års priser

för stationens förläggning till Stockholm till	33,8	miljoner kronor
» » » » Kaknäs »	47,2	» »
» » » » Elfvik »	69,0	» »
» » » » Södergarn »	74,0	» »
» » » » Torsbyfjärd »	76,5	» »

Härefter avläts proposition till 1917 års riksdag, i vilken föreslogs, att flottstationen skulle bibehållas i Stockholm i enlighet med 1916 års kommittés förslag. Propositionen föranledde emellertid icke till någon riksdagens åtgärd.

Genom beslut den 19 juni 1917 uppdrog Kungl. Maj:t åt 1916 års kommitté förstärkt med en del nya ledamöter, att verkställa revidering av de framställda förslagen till flottstationsanläggning. Den 30 november samma år framlade kommittén resultatet av sina undersökningar beträffande olika förläggningsplatser för stationen, nämligen Stockholm, Kaknäs, Elfvik, Södergarn och Torsbyfjärd samt dessutom Skuggan. Enligt 1917 års priser beräknades kostnaderna, med hänsyn tagen till de erinringar mot 1916 års kommittés förslag, som ur varvsteknisk synpunkt m. m. blivit gjorda, till:

för stationens förläggning till Stockholm	30,8	miljoner kronor
» » » » Kaknäs	48,2	» »
» » » » Elfvik	65,3	» »
» » » » Södergarn	68,4	» »
» » » » Torsbyfjärd	74,8	» »
» » » » Skuggan	47,8	» »

Kommittén föreslog, att stationen skulle förläggas till Skuggan.

År 1918 avlät Kungl. Maj:t till riksdagen proposition, nr 102, som inskränkte sig till att tillgodose det för varvet och driften därstädes mest trängande behovet: ny docka å Beckholmen jämte tillhörande verkstäder. I denna proposition framhölls särskilt, huru verkstäderna vid varvet och därmed förbundna anordningar vore i hög grad otillfredsställande samt att under rådande förhållanden en ekonomisk varvsdrift därstädes icke låte sig genomföra. I propositionen ingick jämväl förslag angående förvärvande av vissa områden av Djurgårdsstaden jämte Beckholmen; och framhölls därvid önskemålet om varvets koncentrerung mot Beckholmen samt om frigörande för försäljning av Galärvarvets norra del.

I sin skrivelse nr 240 anmälde riksdagen, att den beslutat, att den föreslagna dockan å Beckholmen skulle utföras med dimensionerna 140 × 24 × 9 meter. I övrigt godkändes propositionen angående markförvärv genom byte

med Stockholms stad, varvid riksdagen dock uttalade, att ett bifall till propositionen icke finge anses innebära ett ståndpunktstagande till frågan rörande flottstationens slutliga förläggning. Denna fråga måste fortfarande anses öppen och oavgjord. Såsom en följd av riksdagens beslut bildades Stockholms varvs byggnadsfond.

I det till Kungl. Maj:ts proposition nr 20 till 1924 års riksdag, angående försvarsväsendets ordnande hörande statsrådsprotokollet uttalade dåvarande statsrådet och chefen för försvarsdepartementet följande: »Riktigast synes vara, att flottans huvudkrafter bleve förlagda till detta område (= Stockholms skärgård), vilket dock icke skulle utesluta behovet av en operationsbas jämväl i Karlskrona, även om åt denna kunde givas väsentligt mindre omfattning än för närvarande. För nämnda ändamål skulle emellertid krävas en utvidgning av Stockholms station och varv, eventuellt en förflyttning av desamma från deras nuvarande läge å Skeppsholmen och Djurgården. — — — Riksdagen har ej heller hittills ansett sig böra intaga någon bestämd ståndpunkt i fråga om den slutliga förläggningen av denna örlogsstation. — — — Utan hinder härav synes likväl dockbyggnaden på Beckholmen böra slutföras — — —».

I proposition nr 50 till 1925 års riksdag (sid. 193) anförde statsrådet och chefen för försvarsdepartementet i denna fråga följande:

»Av flottans båda stationer i Karlskrona och Stockholm äger den förstnämnda de ojämförligt större resurserna. Anläggningarna i Karlskrona äro såväl vad beträffar station och varv med dockor, slipar, verkstäder, förrådsbyggnader m. m. av den omfattning och ypperliga beskaffenhet, att det av praktiska och ekonomiska skäl synes vara uteslutet att icke utnyttja desamma. Å andra sidan medföra de rent strategiska förhållandena, att större betydelse måste tillmätas Stockholms station, emedan det kan antagas, att Stockholms skärgård i de flesta fall kommer att bliva flottans viktigaste baseringsområde. För att tillgodose båda de berörda synpunkterna torde såväl Karlskrona som Stockholms station allttjämt böra anlitas. Med hänsyn till, att den icke rustade delen av kustflottans fartyg vid behov måste kunna på kortaste tid klargöras och intaga förut-satta utgångslägen, skulle det medföra uppenbara olägenheter att förlägga alltför många fartyg till Karlskrona. En reducering av kustflottan medför vidare, att detacheringar från densamma till förstärkande av lokalstyrkorna icke kunna påräknas. På den grund böra de för dessa styrkor avsedda fartygen vara i största möjliga utsträckning redan i fredstid förlagda till de kustområden, varest de vid mobilisering skola användas». Vidare uttalades i samma proposition (sid. 222), att en utredning om Stockholms stations blivande förläggning borde snarast åvägbringas.

Slutligen må erinras om det i statsverkspropositionen till 1926 års riksdag gjorda uttalandet, att det vid verkställd överarbetning av 1917 års flottstationskommittés förslag till förflyttning och utvidgning av Stockholms station och varv visat sig, att en förflyttning av stationen och varvet för det dåvarande måste anses vara av finansiella skäl utesluten.»

Flottans organisationssakkunnigas betänkande och förslag den 30 november 1926.

I juni 1925 tillkallades vissa sakkunniga för att »verkställa utredning och avgiva förslag till den förenkling av organisation och förvaltning å flottans stationer och varv i Karlskrona och Stockholm samt å örlogsdepån i Göteborg,

som vore erforderlig på grund av den under år 1925 beslutade omorganisationen av försvarsväsendet eller som i övrigt kunde vidtagas utan att organisationens och förvaltningens effektivitet därav bleve lidande». De sakkunniga antogo sedermera benämningen »flottans organisationssakkunniga».

Beträffande den rent organisatoriska delen av uppdraget avgåvos betänkanden och förslag respektive 21 juni¹ och 18 september 1926².

Den 30 november 1926 avgavs betänkande och förslag beträffande med uppdraget sammanhängande lokalfrågor³, ur vilket, såsom av intresse för örlogsstationsfrågans historik, följande sammanfattning berörande Stockholms örlogsstation må återgivas.

Inledningsvis redogöra de sakkunniga för stationens å Skeppsholmen »Nuvarande lokala anordningar». Denna redogörelse avser sålunda förhållandena i slutet av år 1926, men hava några väsentliga förändringar därefter icke inträtt.

De sakkunniga anföra bland annat följande:

I kasern I saknas moderna anordningar såsom värmeledning, vattenklosetter, torkrum och dagrum.

Kasern II saknar varje slag av moderna anordningar, varjämte invändiga underhållsarbeten på grund av bristande anslagsmedel blivit eftersatta.

Även kasern III saknar moderna anordningar, dock har på sista tiden värmeledning installerats.

Anm. Kasern I är den på krönet av Skeppsholmens västra höjdparti belägna, röda byggnaden. Kasern II är belägen mitt emot kasern I vid exercisskolans plan samt kasern III vid sjön, i omedelbar närhet av sjökrigsskolan.

Den uttrangerade fregatten Vanadis, byggd år 1862, och förutvarande pansarskeppet Niord användas därjämte såsom kasernfartyg. Å kasernfartygen användas uteslutande hängkojer såsom sovplats. Luftkuben per man är å kasernfartygen avsevärt mindre än inom kasernerna i land.

Kokhusbyggnaden, som uppfördes i början av 1800-talet, är i behov av en rätt genomgående reparation och modernisering. Köket är trångt, omodernt inrett samt har dålig ventilation.

Lokalerna för manskapets trevnad utgöras av ett marketenteri, ändamålsenligt inrett och fyllande moderna anspråk på trevnad.

Bibliotekslokalen är trång och medgiver endast plats för böckernas förvaring. Då särskilda lärum saknas, hava logement eller andra rum härför måst tagas i anspråk, men måste dessa rum tidvis användas även som lektionssalar.

Idrottsplan finnes icke, utan användes härför exercishusets gårdsplan, vilken dock är föga lämplig för ändamålet.

Vissa lektionsrum uppvärmas med kaminer och sakna moderna skolanordningar.

Underofficersskolans undervisning är på grund av brist på lokaler å Skeppsholmen förlagd till en våning i gamla riksbankshuset vid Skeppsbron.

Stationsbefälhavarens ämbetslokaler äro till en del små och olämpligt belägna. Samtliga kompaniexpeditioner äro omodernt och i många fall opraktiskt anordnade.

Tvättinrättningen är omodern samt besitter mycket ringa kapacitet, varför numera tvättinrättningen i Vaxholms fästning samt i Stockholm belägna privata inrättningar i stor utsträckning tagas i anspråk.

¹ Statens offentliga utredningar 1926: 11. Försvarsdepartementet. Del I. Flottans varv.

² Dito 1926: 19. Del II. Flottans stationer utom varven.

³ Dito 1926: 37. Del III. Lokalfrågor.

Organisationssakkunniga redogöra därefter utförligt för »Lokalfrågornas behandling under senare tid». Av denna redogörelse framgår bl. a., att marinförvaltningen i september 1918 till förnyad prövning upptog frågan om sådana anordningar å Skeppsholmen, som vore nödvändiga ur sanitär och disciplinär synpunkt och fann det vara av största vikt, att förevarande frågor med det snaraste erhöles en tillfredsställande lösning. De sedan länge vid stationen rådande missförhållandena med hänsyn till otidsenlig och ohygienisk förläggning samt otrevnad och trångboddhet hade medfört stora svårigheter i avseende på rekryteringen. Upprätthållandet av god ordning och disciplin hade med förefintlig splittring av kasernområdet utan erforderlig avstängning samt brist på befälsbostäder också varit förenad med liknande svårigheter.

Av två av stationsmyndigheterna efter verkställd utredning framlagda alternativ, I och II, av vilka alternativ I skulle draga en kostnad av 4 626 800 kronor, och alternativ II 1 385 200 kronor, förordade marinförvaltningen det förstnämnda. Marinförvaltningens äskande föranledde emellertid icke någon framställning till 1919 års riksdag.

1920 års riksdag beviljade medel till införande av värmeledning i kasern III, utvidgning av varmbadinrättningen samt ångpanneanläggning i matinrättningen.

De ytterligare, smärre förbättringar, som av marinförvaltningen föreslogos åren 1920, 1921 och 1922 föranledde, på grund av försvarsrevisionens arbete, icke någon Kungl. Maj:ts åtgärd. Sistnämnda år hade stationsbefälhavaren anfört följande:

»Jag anser mig på nytt böra fästa ämbetsverkets uppmärksamhet å vikten av att något göres för att förbättra inkvarteringsförhållandena vid denna station.

Den 5 september 1918 överlämnade jag till ämbetsverket ett vidlyftigt förslag i fråga om de anordningar, som kunde finnas påkallade med hänsyn till ej mindre beredande av nödigt kasernutrymme utan användande av logementsfartyg än även modernisering i hygieniskt avseende av de gamla kasernerna med tillhörande sjukavdelning, arrest-, köks-, marketenteri-, bad-, tvätt- och matsalsanläggningar jämte vad som för övrigt beträffande manskapets förläggning i hygieniskt avseende vore önskvärt.

Den 26 augusti 1921 överlämnade jag till ämbetsverket på grund av anmodan en utredning utvisande det utrymme för stammanskap, som kasernerna I, II och III samt kasernfartyget Vanadis kunde bereda.

Den 25 mars detta år har jag i skrivelse till chefen för kungl. försvarsdepartementet framhållit, att stationen lider brist å såväl kasernutrymme som utrymme för underofficers- och korpralskolor, och anmält, att stationen icke kommer att äga kasernutrymme för ens hälften av det manskap, som under nästa vinter beräknas bliva i behov därav. Jag föreslog, att statsrådet ville för frågans lösande på lämpligaste sätt föranstalta om överlämnande till flottan av det intill kasern III liggande, armén tillhörande förrådshuset.

Den 4 sistlidne maj avgav jag på grund av nådig remiss yttrande i anledning av kungl. marinförvaltningens uttalande över min senast relaterade skrivelse. Jag vidhöll däri mina tidigare gjorda uttalanden och betonade ytterligare vikten av att såväl frågan om kasernutrymme som behovet av lokaler för skolorna bliver löst.

Oaktat dessa mina alla framställningar har intet åtgjorts i kasernfrågan, och i fråga om behovet av lokaler till skolorna har endast ett provisoriskt ordnande av frågan skett genom nådiga brevet den 2 sistlidna juni genom ställandet av stationskontorets nuvarande lokaler till stationsbefälhavarens förfogande för

att användas till lokaler för skolorna och utökning av skjutpaviljongen. Genom dessa framställningar rörande behovet av ökat kasernutrymme har jag fullgjort de plikter, som i sådant hänseende åligga mig såsom stationsbefälhavare, och fritager jag mig från ansvaret för de svårigheter, som i kaserneringshänseende kunna inträffa.»

I sina anslagsäskanden år 1922 framhöll marinförvaltningen, att frågan om uppförande av en ny kasern å Skeppsholmen ej i längden torde kunna uppskjutas, men att ämbetsverket likväl, med hänsyn till att försvarsrevisionens arbeten inom den närmaste tiden förväntades bliva avslutade, ej ansett sig i förevarande sammanhang böra göra någon framställning om äskande av medel till ny kasernbyggnad å Stockholms station, utan endast velat framhålla den synnerliga vikten av att kasernfrågan inom en snar framtid vunne sin lösning.

1923 hemställde marinförvaltningen endast om anslag för värmeledning i kasern II, vilket emellertid ej upptogs i statsverkspropositionen. Samtidigt anfördes, att, ehuru marinförvaltningen ansåge en snar lösning av kasernfrågan vara av synnerlig vikt, ämbetsverket funne sig med hänsyn till andra viktiga anslagsbehov för det dåvarande böra anstå med äskande av medel härför.

1924 äskade marinförvaltningen medel för inläggning av nya golv i kasernerna och i matsalen samt betonade nödvändigheten av att sjömanskårens kaserner bleve iordningställda, enär det kasernfartyg, som då stode till förfogande, snart ej längre kunde för detta ändamål avses, utan måste utrangeras. Framställningen föranledde icke någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

1925 års riksdag beviljade, efter särskild proposition, medel för inläggning av nytt golv i matsalen i kasern III.

Om medel till nya golv i kasernerna anhöll marinförvaltningen i augusti samma år. Varvschefen hade i samband därmed anført, att av en verkställd noggrann undersökning av kasernernas och tillhörande byggnaders tillstånd hade framgått, dels att kasernerna vore synnerligen otidsenliga för inkasernering av militärmanskap, dels att åtskilliga reparations- och andra arbeten å vissa byggnader utöver dem, som hade upptagits i varvschefens förslag till arbetsplan för det förevarande budgetåret och för vilkas utförande medel hade anvisats, vore starkt av nöden. Framställningen föranledde icke någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Enligt uttalande i 1925 års försvarsproposition (sid. 222) har föredragande departementschefen förutsatt, att, därest den för arméns intendenturförråd för det dåvarande disponerade byggnaden å Skeppsholmen efter erforderlig ändring och tillbyggnad toges i anspråk för användning såsom kasern för flottan, kasernerna I och II skulle, ävenledes efter erforderlig ändring och tillbyggnad, kunna bliva disponibla för marinförvaltningen och marininstaben. Vid bedömande av spörsmålet i fråga borde hänsyn även tagas till möjligheten att bereda plats å Skeppsholmen för sjökrigshögskolan. En samlad förläggning av de marina organen till Skeppsholmen ansågs kunna bidra till förenkling av administrationen och medföra besparingar. Med ett definitivt ståndpunkttagande i berörda frågor borde emellertid anstå, tills frågan om Stockholms stations blivande förläggning blivit utredd. Huru denna fråga än komme att lösas, räknade dock departementschefen med att marinförvaltningen skulle kunna beredas lokaler i kronans hus.

I avseende å behovet av en koncentrerad kasernförläggning har därjämte i nämnda proposition (sid. 237) uttalats, att vidtagandet av en dylik koncentration torde komma att medföra minskat behov av personal för kasern- och vakttjänsten.

Vidare har departementschefen, beträffande ifrågavarande spörsmål, i 1926

års statsverksproposition (sid. 244) uttalat, att, som en förflyttning av Stockholms station för det dåvarande måste av finansiella skäl vara utesluten, hinder icke syntes möta att upptaga frågan om förläggning till Skeppsholmen av marinens centrala myndigheter till behandling. Härför erforderlig närmare utredning skulle komma att verkställas i samband med redan påbörjad undersökning av övriga aktuella spörsmål rörande dispositionen av kronans byggnader å stationsområdet.

Förenämnda uttalanden föranledde icke någon erinran från riksdagens sida.

För egen del anföra organisationssakkunniga, att de huvudsakliga anledningarna till att statsmakterna hittills visat så stor återhållsamhet i fråga om beviljandet av erforderliga medel för ovanberörda ändamål torde hava varit rådande oklarhet dels i fråga om stationens bibehållande å nuvarande plats, dels beträffande den omfattning, stationen skulle komma att erhålla i den nya försvarsorganisationen, som varit under utformande.

Då emellertid dessa skäl icke längre vore för handen, ansågo de sakkunniga att frågan om ett rationellt uppodnande av de otillfredsställande lokala förhållandena å Skeppsholmen borde upptagas till allsidig behandling och förslag snarast föreläggas statsmakterna. Beträffande kasernförhållandena hänvisades bland annat till marinöverläkarens skrivelse av den 6 oktober 1926 angående beredande av större trygghet för de värnpliktigas liv och hälsa. Marinöverläkaren hade bl. a. anført, att marinens hygieniska förhållanden vore tillfredsställande utom vad beträffade förläggningarna å flottans station i Stockholm. Dessa motsvarade ingalunda nutidens fordringar och hade säkerligen menligt inverkat på hälsotillståndet hos vederbörande manskap. Ej blott gamla, murkna logementsfartyg utan också ur hygienisk synpunkt utdömbara kaserner hava nämligen under en lång följd av år måst användas för inkvarteringen. För hälsovården inom dessa förläggningar hade uppskovet med hygieniska förbättringar vållat avsevärda olägenheter, och, bl. a. genom den fortsatta användningen av Vanadis som logementsfartyg, rent av ökad sjuklighet jämte sannolikt även ökade ersättningsbelopp för under militärtjänsten ådragna sjukdomar.

Det bör icke vara ägnat att förvåna, framhålla därefter de sakkunniga, att manskapet högst ogärna dväljes inom kasernerna. Förläggningsförhållandena torde säkerligen även hava ogynnsamt återverkat på rekryteringen. För övrigt lär det icke vara staten värdigt, att stammanskapet och de värnpliktiga inlogeras i kaserner, som förete så påtagliga brister i fråga om hygien och trevnad.

Vidare framhålles bland annat behovet av bättre sjukvårdslokaler samt olägenheten av att underofficersskolan icke äger lokal å Skeppsholmen.

De sakkunniga övergå därefter till en redogörelse för sitt förslag till frågans lösning. Förslaget, som tager hänsyn till det genom 1925 års försvarsordning minskade utrymmesbehovet, innebär vissa förändringar i kasernerna I, II och III, sammanbindningsbyggnad mellan kasern III och arméns förrådsbyggnad (kasern IV), om- och tillbyggnad av sistnämnda lokal m. m., allt till en sammanlagd kostnad av 1 575 000 kronor.

Sakkunniga beröra även den i 1925 års försvarsproposition förutsatta möjligheten att bereda lokaler å Skeppsholmen för marinförvaltningen och marin-staben ävensom för sjökrigshögskolan.

Denna fråga torde böra avse, framhålla de sakkunniga, icke allenast marinförvaltningen och marinstaben, utan även högste befälhavaren över kustflottan, såsom under viss tid av året utövande befäl från sin expedition i land, samt eventuellt även chefen för kustartilleriet, vilka sistnämnda myndigheter för närvarande äro inrymda i en och samma fastighet, nämligen Patent- och registre-

ringsverkets förutvarande byggnad, Birger Jarlsgatan 7. Mellan samtliga nu nämnda marina verk och myndigheter förefunnes nämligen ett så nära samarbete, att det torde få anses vara av stor betydelse, att de vore lokalt anknutna till varandra.

Den nuvarande lokala förläggningen torde så tillvida vara gynnsam, som dels marininstaben, högste befälhavaren över kustflottan och chefen för kustartilleriet redan hava lokaler i en gemensam, kronan tillhörig byggnad, dels marinförvaltningens nuvarande lokal är belägen i mycket nära grannskap, nämligen i fastigheten nr 6 i kvarteret »Kvasten» med adressnummer 6 vid Mästersamuelsgatan.

Enligt det förslag till de lokala spörsmålens ordnande vid Stockholms station utom varvet, som de sakkunniga framlagt, bliva de byggnader, nämligen kasererna I och II, som enligt 1925 års försvarsproposition ifrågasatts att tagas i anspråk för beredandet av lokaler för marinförvaltningen m. fl., icke för ändamålet tillgängliga. Då icke heller någon annan byggnad å Skeppsholmen, stor nog att härvid komma ifråga, finnes disponibel, samt då nybyggnad därstädes för ändamålet i fråga torde få anses utesluten, framgår det, att någon möjlighet icke förefinnes att med i de sakkunnigas förslag angivna förutsättningarna bereda lokalutrymme å Skeppsholmen för marinens centrala myndigheter m. fl.

Organisationssakkunnigas förslag föranledde vissa erinringar bland annat från byggnadsstyrelsen, och anmodades de sakkunniga i mars 1928 att verkställa förnyad utredning.

Flottans organisationssakkunnigas betänkande och förslag den 23 november 1928.

Organisationssakkunnigas förnyade förslag¹, vilket utarbetats i närmare samarbete med byggnadsstyrelsen än förut varit fallet, omfattar tvenne alternativ.

Alternativ I innebär till- och ombyggnad av kasern II samt ombyggnad av kasern III m. m. till en sammanlagd kostnad av 1 612 000 kronor.

Alternativ II innebär till- och ombyggnad av kasern III samt ombyggnad av kasern II m. m. till en sammanlagd kostnad av 1 236 000 kronor.

De sakkunniga förordade det senare alternativet.

Organisationssakkunnigas förslag hava, på grund av den i juli 1929 tillsatta flottstationsutredningen, tillsvidare icke föranlett någon åtgärd.

A.-B. Herseruds erbjudande av mark å Lidingön för en ny örlogsstation.

Den 7 november 1928 ingav bankdirektören Gustaf Svensson såsom representant för A.-B. Herserud till Konungen vissa erbjudanden om mark å Lidingön för en ny örlogsstation.

Inledningsvis framhålles därvid, att genom fortsatt exploatering av mark inom Lidingö och fortgående bebyggelse hade möjligheterna att där förvärva ett tillräckligt stort och lämpligt område för örlogsstationen starkt beskurits.

¹ Statens offentliga utredningar 1929: 1, Försvarsdepartementet (supplement till del III. Lokalfrågor).

Inom ett fåtal år komme varje möjlighet att bygga en ny station med rimliga kostnader att vara försutten.

Det enda disponibla, större, obebyggda område med lämpligt läge och tillräckliga strandutrymmen, vore det Sticklinge gård tillhörande. Innan planerad styckning i bostadstomter skedde, ville bolaget erbjuda Kronan att för flottans räkning förvärva erforderlig del av sagda område, upptagande nordvästra hörnet av Lidingön om cirka en miljon kvadratmeter. Området skulle överlämnas till statsverket utan någon ersättning i penningar, men mot vissa villkor, avsedda att säkerställa tillkomsten av en direkt infartslinje för Lidingö-banorna från Ropsten till det inre av Stockholm. Då inom kort tid fördelningen av marken å Lidingö fortskridit så långt att inga tillräckligt stora komplex skulle bli samlade å enskild hand för att bilda underlag för ett liknande erbjudande, utgick förslagsställaren från att detta tillfälle vore det sista och aldrig återkommande.

Skulle det erbjudna området å Sticklinge av någon anledning ej befinnas lämpligt, hade förslagsställaren träffat överenskommelse med ägarna till Gåshagatomterna om erbjudande av statsinköp av cirka 294 000 kvm. till ett pris av 3 150 000 kronor. Området vore visserligen litet men kunde utökas genom inköp av angränsande egendomar.

Erbjudandet avslutades med en redogörelse för behovet och fördelarna av den tänkta förbindelsen Ropsten—Stockholm och kompletterades sedermera med vissa förslag och kostnadsberäkningar, vilkas huvudsiffror framgå av marinmyndigheternas här följande yttrande samt av vad under utredningens Sticklingeförslag anförts.

Marinförvaltningens och chefens för marinstaben utlåtande över A.-B. Herseruds erbjudande.

Den 11 januari 1929 överlämnade marinförvaltningen och chefen för marinstaben — här nedan benämnda myndigheterna — utlåtande över A.-B. Herseruds ovan refererade erbjudande.

I överensstämmelse med det i proposition nr 50 till 1925 års riksdag gjorda uttalandet ansågo jämväl myndigheterna, att kustflottan borde såsom hittills fördelas på flottans båda stationer i Karlskrona och Stockholm. Såsom av särskild vikt för bedömande av det föreliggande spörsmålet framhöll myndigheterna, att en utvidgning av Stockholms station numera ej vore för en sådan fördelning erforderlig.

A.-B. Herseruds anbud omfattade dels ett större område vid Sticklinge å nordvästra Lidingön, dels ett mindre vid Gåshaga. Myndigheterna påpekade inledningsvis, att 1916 års kommitté övertägt lämpligheten av dessa områden, men icke ansett skäl föreliggga att till närmare prövning upptaga frågan om flottstationens eventuella förflyttning till någotdera.

Vad det erbjudna *Sticklingeområdet* beträffade, funno myndigheterna såväl terräng- som vattenförhållandena ogynnsamma. Bland annat skulle isförhållandena komma att så gott som lamslå verksamheten i dockan under vintermånaderna. Den beräknade dockan vore även otillräcklig. Ur varvsdriftssynpunkt vore förslaget oantagligt. Vad stationen beträffade, gäve redan en ytlig granskning vid handen, att särskilt kaserubyggnaden fått en ur trevnads- och hygienisk synpunkt mycket olämplig placering. Den beräknade kostnaden för boställen syntes även otillräcklig. En ändamålsenligare förläggning vore visserligen möjlig men skulle medföra ökade kostnader.

Ifråga om kostnaderna för den eventuella nya stationen, vilken av A.-B. Her-serud i dess erbjudande beräknats till sammanlagt 20 459 000 kronor framhölls svårigheten att på grundval av föreliggande, knapphändiga uppgifter granska den uppgjorda kostnadsberäkningen. Med säkerhet vore emellertid denna beräkning för låg. Ett sannolikare uttryck för den kostnad, som en stationsanläggning vid Sticklinge skulle komma att medföra, utgjorde enligt myndigheternas åsikt

För varv och station	kr. 26 000 000: —
» kommunikationer, vatten, elektrisk kraft m. m.	» 2 000 000: —
» boställen m. m.	» 8 000 000: —

Summa Kronor 36 000 000: —

I fråga om det vid *Gåshaga* erbjudna området funno myndigheterna detsamma tämligen gynnsamt för det avsedda ändamålet och några omöjligheter att därstädes förlägga station och varv ansågs icke föreligga. Området, som av A.-B. Her-serud erbjödes till ett pris av 3 150 000 kronor vore emellertid för litet, varför i ett *Gåshaga*förslag måste inrymmas kostnader för inköp av närliggande områden. Områdets belägenhet vid stora utfartsleden från Stockholm ansågs, liksom isförhållandena, tillfredsställande.

Myndigheterna avsluta sitt utlåtande på följande sätt:

»Någon särskild anledning från flottans sida att förorda en flyttning av stationen i Stockholm från dess nuvarande plats till plats utom huvudstaden föreligger numera icke, sedan tidigare krav på ökat utrymme för station och varv efter antagandet av 1925 års marinordning bortfallit; och det torde särskilt böra framhållas, att, då det kommer att taga lång tid i anspråk att verkställa en förflyttning av station och varv till plats utom huvudstaden, de nuvarande olägenheterna i fråga om såväl varvsdriften som eldfaran skulle under hela tiden komma att kvarstå. Det synes för den skull myndigheterna lämpligast att bibehålla station och varv å i huvudsak nuvarande plats samt för en rimlig kostnad modernisera de därtill hörande anläggningar m. m.

Marinförvaltningen har denna dag till åttlydnad av ett av Kungl. Maj:t tidigare lämnat uppdrag, avgivit alternativa förslag till Galärvarvets ordnande; och skulle ett av dessa förslag, jämte ävenledes till marinförvaltningens yttrande remitterat förslag till kasernfrågans lösning å Skeppsholmen, vinna statsmakternas godkännande, så skulle flottans härvarande station och varv bliva i stånd att under såväl freds- som krigstid — med tillhjälp av de privata varven i Stockholm — på ett tillfredsställande sätt fylla sin uppgift.

På grund av vad nu anförts och i betraktande av att hela frågan om förflyttning av flottans station i Stockholm redan blivit såväl av olika kommittéer som av myndigheter grundligt utredd, få myndigheterna i underdånighet hemställa, att det av Aktiebolaget Her-serud gjorda erbjudandet av mark — vare sig utan kontant ersättning eller mot ovan angivna köpeskilling — i och för förflyttning av flottans station i Stockholm till Lidingön icke måtte föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

I denna avstyrkan ligger icke i och för sig något ståndpunktstagande emot en flyttning av Stockholms örlogsstation och varv från de områden, som de för närvarande och sedan 1640-talet innehaft å Skeppsholmen (med Kastellholmen) och Djurgården.

Under de tider i början av detta århundrade, då flottan befann sig i tillväxt, då planer på en avsevärd utökning av sjöstyrkorna förelåg, och då avsikten var att förlägga huvudparten av sjöstridskrafterna till Stockholm, utgjorde en sådan flyttning icke blott ett önskemål från flottans sida utan en

nödvändighet. Förhållandena hava väsentligen ändrats. 1914 års försvarsordning blev för flottans vidkommande icke fullföljd ens för den första av fyra förutsatta femåriga byggnadsperioder, och genom 1925 års riksdagsbeslut blev fartygsbeståndet ytterligare beskuret. De sjöstyrkor, som numera förefinnas, böra fördelas till både Karlskrona och Stockholm. Allt detta gör att flottans nämnda områden i Stockholm äro fullt tillräckliga för det nuvarande behovet och — om desamma lämpligt disponeras — även för ett ökat fartygsbestånd. Genom tillkomsten år 1926 av den nya Beckholmsdockan, som kan intaga flottans största fartyg, har lämpligheten av varvets kvarblivande i Stockholm väsentligen ökat.

En flyttning av station och varv kan sålunda numera icke sägas utgöra ett önskemål från flottans sida i annan mätto, än att å en nybyggd station med varv finnes utsikt att erhålla tidsenliga anläggningar och bekväma kaserner m. m., i vilket avseende de nu befintliga anläggningarna stå långt efter och kräva — om de skola behållas — avsevärda förbättringar.

Kravet på en förflyttning av station och varv reses numera från annat håll och av andra orsaker än flottans behov.

Härvidlag har bland annat framhållits den brandfara, som hotar Nordiska Muséet genom närheten av åtskilliga varvets verkstäder m. m. Denna fara är emellertid genom omflyttningar å varvet allaredan i viss mån avlägsnad och kommer att helt försvinna med genomförandet av förefintliga förslag till förskjutning av varvet mot Beckholmen, varigenom områdena runt Nordiska Muséet kunna helt frigöras och övertagas av staden.

Vidare har framhållits, att flottans station och varv skulle vid krig utgöra ett sannolikt mål för luftbombarderingar, varigenom Stockholm skulle utsättas för betydande fara. Detta är nog riktigt i och för sig, men sådan fara kvarstår även om flyttning kommer till stånd. Ty mål för luftbombardering förefinnas alltså i dockorna på Beckholmen och Galärvarvsdockan, även om de helt övertagas av civila företagare, i Finnboda varv, i anläggningarna tillhörande Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget, Luth och Roséns Elektriska Aktiebolag och Aktiebolaget Gasackumulator m. fl. samt i arméns kaserner och föråld, generalstabens och marinens byggnader och mycket annat, som omedelbart kan tjäna krigsändamål, vartill — enligt erfarenheterna från världskriget — kunna komma sådana anläggningar som järnvägs- och körbroarna över Hammarbyleden, över strömmen, järnvägsstationen, postcentral, telegrafcentral m. m., som omedelbart kan utnyttjas för kriget. Stockholm torde i lika hög grad bliva utsatt för luftanfall, även sedan örlogsstation och varv flyttats.

Slutligen kommer man till det kanske väsentligaste, nämligen att flottans områden erfordras för stadens räkning, om icke nu så i en framtid. Härvidlag är det icke så mycket fråga om skönhetsvärden — det är till och med en viss fara för att exempelvis Skeppsholmens gestaltning icke blir under stadens förvaltning så tryggad mot förfulande byggnader, som den nu är under flottans — som ej mer om stadens behov överhuvudtaget av att i tidernas längd förfoga över här ifrågavarande, i stadens mitt vackert belägna och av vatten omgivna områden. Detta är en omständighet, som mycket väl inses från flottans sida.

Förflyttning av station och varv är sålunda numera ett staden Stockholms intresse, och därför bör också staden framkomma med förslag till finansplan för utflyttningens genomförande, utan att sjöförsvarets anslag därav beröras. Allt detta kräver så betydande tid, att de nödvändiga förbättringar, som föreslagits å de nuvarande områdena, måste bliva under alla förhållanden verkställda, ehuru de naturligtvis i så fall böra ske med sikte på ett framtida överlämnande från staten till staden».

Marinens ekonomiseringssakkunnigas yttrande över A.-B. Herseruds erbjudande.

Marinens ekonomiseringssakkunniga — amiralen H. von Krusenstierna och överdirektören d:r H. G. Hammar — avgåvo i februari 1929 avstyrkande yttrande över A.-B. Herseruds erbjudande. De sakkunniga framhöllo, att frågan om en förflyttning av Stockholms station befunno sig i ett annat läge än före världskriget och före de av riksdagen fattade besluten angående reduktion av sjöförsvaret samt anläggandet av en docka på Beckholmen och förvärvandet av vissa markområden på Djurgårdssidan. Från statens sida förefunnos intet behov att flytta stationen.

De sakkunniga funno vidare de av marinmyndigheterna beräknade kostnaderna för en förflyttning av stationen till Sticklinge väl låga samt framhöllo behovet av en isbrytare, vars bemannings-, underhålls- och driftskostnader skulle nödvändiggöra ökning av de till marinen utgående årliga anslagen.

Marinförvaltningens förslag till Galärvarvets ordnande.

Samtidigt med marinmyndigheternas ovan refererade utlåtande av den 11 januari 1929 över A.-B. Herseruds erbjudande, överlämnade marinförvaltningen underdånigt förslag till Galärvarvets — d. v. s. den å Djurgårdssidan belägna delen av nuvarande örlogsvärvet — ordnande.

Marinförvaltningen erinrar häri bl. a. om, att, efter vissa utredningar, proposition avläts till 1918 års riksdag, omfattande det mest trängande behovet för varvet, nämligen anläggning av ny docka å Beckholmen jämte verkstäder. I propositionen hade särskilt framhållits, hurusom verkstäderna och därmed förbundna anordningar vore i hög grad otillfredsställande samt att under rådande förhållanden ekonomisk varvsdrift icke läte sig genomföras. I propositionen hade även ingått förslag angående förvärvande genom markbyte med Stockholms stad av vissa områden av Djurgårdsstaden jämte Beckholmen, och hade såsom önskemål framhållits varvets koncentrerings mot Beckholmen samt frigörande av Galärvarvets norra del för försäljning.

1918 års riksdag biföll förenämnda proposition.

I september 1921 hade ämbetsverket erhållit nådigt uppdrag, att — i samband med uppgörande av förslag till förvärvande av vissa områden i närheten av Allmänna gränd — enligt givna direktiv uppgöra förslag till viss utflyttning av anläggningarna å nuvarande Galärvarvet. Härigenom borde varvets nordliga delar vid Nordiska Muséet frigöras och samtidigt ersättning beredas för de vid en eldsvåda å varvet i augusti 1921 förstörda byggnaderna. Med anledning av detta uppdrag hade marinförvaltningen i juli 1923 överlämnat dels förslag till plan för överflyttning av vissa delar av Galärvarvet till Djurgårdsstaden för en beräknad kostnad av 8 825 000 kronor, dels förslag till de markförvärv, som erfordrades för planens realiserande. Detta förslag hade emellertid icke föranlett någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

På grund av den ovisshet, som under decennier rått rörande flottans stations i Stockholm öde, hade, framhåller ämbetsverket, mycket ringa kostnader kommit att nedläggas på varvets förbättrande och modernisering, varigenom det samma blivit alltmera omodernt och oekonomiskt i drift. Även hade arbetarnas berättigade krav på hygien, trevnad och säkerhetsanordningar i arbetet i mycket ringa grad kunnat tillgodoses.

Genom nyssnämnda eldsvåda å varvet 1921 samt ytterligare en år 1928 hade

behovet av varvets ordnande visat sig helt ofrånkomligt. I enlighet med förutnämnda direktiv av år 1921 hade också ämbetsverket arbetat på frågans lösning och bland annat, efter bifall av 1928 års riksdag, förvärvat de s. k. Kyhlbergiska tomterna.¹ Däremot återstode förvärvet av de s. k. Lundbergiska tomterna,¹ för vilka kostnaden i marinförvaltningens augustiskrivelse 1928 beräknades till 1 645 000 kronor.

Sedan marinförvaltningen inlämnat ovan omförmälda 1923 års förslag till varvets ordnande, hade emellertid tvenne särskilda omständigheter tillkommit, vilka förorsakat en väsentlig omläggning av sagda förslag. Dels tillhörde nämligen vid denna tidpunkt det marina flygväsendet flottan, varför erforderlig plats för detsamma då måste beräknas inom varvets område, dels vore på grund av den reduktion av flottan, som blivit en följd av 1925 års riksdags beslut och därmed sammanhängande inskränkning av varvsverksamheten, den utvidgning av varvet, som 1923 års förslag innebar, ej längre nödvändig.

Marinförvaltningen kunde därför numera framgå efter andra linjer än 1923. Det ledande motivet vore nu, att i möjligaste mån minska eldsväderisken för Nordiska Muséet samtidigt som fordran på en i möjligaste mån ekonomisk varvsdrift tillgodosåges.

Marinförvaltningen redogör därefter närmare för det i trenne olika alternativ utarbetade förslaget.

Alternativ I kännetecknas av att Galärvarvets nuvarande område till stor del bibehålles och utökas med Kyhlbergiska—Lundbergiska tomterna, vilka senare utgöra kompensation för en markremsa utefter varvets östra sida, vilken utrymmes för att bereda en större fri plats framför Nordiska Muséet. Varvsgränsen mitt för muséet drages på 60 meters avstånd från dess huvuddel och fram till kyrkogården, vidare väster och söder om kyrkogården fram till Djurgårdsvägen ungefär vid nuvarande kyrkogårdsporten. Härifrån följer gränsen nuvarande varvmuren, föres över utfyllnad vid Alkärrret och drages vidare parallellt med Falkenbergsgatan och Allmänna gränd, som alltså utgör varvets södra gräns.

Alternativet innebär ett slopande av det s. k. Nöjesfältet.

Efter en kortare redogörelse för de olika anläggningarnas tilltänkta placering beräknar marinförvaltningen kostnaderna för detta alternativ till 6 325 000 kronor.

Alternativ II kännetecknas av att Galärvarvet i norr börjar vid södra sidan av nuvarande torpedbåtsslipen. Härifrån och till Allmänna gränd är området detsamma som enligt alternativ I, vartill kommer ett område söder om Allmänna gränd till Beckholmssundet. Det nuvarande Galärvarvsområdet förbindes genom en bro med Kyhlbergiska—Lundbergiska tomterna; stängsel anordnas utefter Falkenbergsgatan och Allmänna gränd. Varvets sydligaste område förbindes med övriga delar med en viadukt över Allmänna gränd och området avgränsas med stängsel utefter Allmänna gränd och i Falkenbergsgatans förlängning.

Alternativet innebär ett slopande av såväl Nöjesfältet som Gröna Lunds Tivoli.

Efter motsvarande redogörelse som den under alternativ I ovan nämnda, beräknas kostnaderna för detta alternativ till 8 390 000 kronor.

Alternativ III kännetecknas av att nuvarande Galärvarvsområdet helt och hållet utrymmes.

Det föreslagna varvet avses att omfatta ett sammanhängande område från Alkärrrets södra strand till Beckholmssundet samt Beckholmen.

¹ Å dessa tomter är det s. k. Nöjesfältet nu beläget.

Allmänna gränd avses sålunda att igenläggas och för färjtrafiken till Djurgården beredes brygga vid Alkärrret.

Varvsgränsens dragning genom Djurgårdsstaden är gjord med hänsyn till vissa byggnader av kulturhistoriskt värde. Den s. k. Mjölnergården förutsattes flyttad till Skansen, varefter det inom varvsområdet endast finnes ytterligare en byggnad, önskvärd att för framtiden bevara, nämligen den gamla Apoteksbyggnaden, en stenbyggnad, som ej kan flyttas, men vilken avses att användas på ett sådant sätt, att dess kulturvärde ej tager någon skada.

Alternativets genomförande förutsätter ett igenläggande av nuvarande Galärvarvsdockan samt slopande av såväl Nöjesfältet som Gröna Lunds Tivoli.

Efter motsvarande redogörelse som den under alternativ I ovan nämnda, beräknas kostnaderna för alternativ III till 12 639 000 kronor. I denna summa är inräknad kostnaderna, 1 147 000 kronor, för verkstads- och kajanläggningar vid Gustaf V:s docka å Beekholmen, såsom en nödvändig del av anläggningen.

De områden, som i de olika alternativen avses att utrymmas av varvet och som sålunda frigöras, bliva (utom kyrkogården):

Alternativ I	14 690 kvm.
» II	42 360 »
» III	96 790 »

Marinförvaltningen uttalar sig icke om värdet av de frilagda områdena.

Efter en jämförelse mellan de olika alternativen *förordar marinförvaltningen alternativ I.*

Marinens ekonomiseringssakkunnigas betänkande.

Marinens ekonomiseringssakkunniga överlämnade den 21 januari 1930 »Betänkande angående örlogsvarvens organisation». I detta betänkande anföres följande av intresse i samband med frågan om Stockholms örlogsstations förflyttning.

I fråga om örlogsvarvens antal och belägenhet anses ingen ändring i de bestående förhållandena vara av behovet påkallad. Veterligen har ej heller, framhålla de sakkunniga, under den senare tiden i dessa hänseenden framställts något annat yrkande än det, som avser en förflyttning av Stockholms örlogsstation med tillhörande varv till annan plats i närheten av Stockholm.

Någon utvidgning av våra örlogsvarvs prestationsförmåga i fråga om nybyggnad av fartyg anses icke för det närvarande vara av behovet påkallad.

Ett utnyttjande av våra örlogsvarv för tillgodoseendet av såväl örlogsflottans som handelssjöfartens behov antages icke kunna medföra några ekonomiska fördelar för statsverket. Snarare vore en ekonomisk förlust med all sannolikhet att emotse i händelse av ett försök i dylik riktning. Å andra sidan anse de sakkunniga en minskning av nybyggnadsverksamheten vid båda eller ettdera av varven olämplig redan av den anledningen, att vidmakthållandet av den för de periodvis återkommande reparations- och utrustningsarbetena nödvändiga arbetarstammen därigenom skulle äventyras. En reduktion av varvens nybygg-

nadsuppgifter i fredstid skulle dessutom medföra ett försvagande av deras allmänna prestationsförmåga vid krigstillfälle, vilket icke kunde anses tillrådligt.

En sammanfattning av sakkunnigas synpunkter i ovan berörda hänseenden giver vid handen, att någon avsevärdare förändring av örlogsvarvens prestationsförmåga vare sig i fråga om nybyggnader eller reparationer för närvarande icke är av behovet påkallad eller ens tillrådlig. Synpunkterna i fråga hade endast gällt nybyggnad och reparation av själva fartygen och deras maskinerier. Den övriga delen av varvens verksamhet kan, framhålla de sakkunniga, på det hela taget icke tänkas undergå några mera betydande omläggningar, enär möjligheten att överlåta sagda verksamhet till privatindustrien är starkt begränsad.

Därest en förflyttning av Stockholms örlogsstation kommer till stånd, måste, framhålla vidare de sakkunniga, frågan om disponerandet av de inom det nuvarande varvsområdet förefintliga dockanläggningarna¹ få en lösning.

Härvid kunna bland annat följande huvudalternativ tänkas komma under omprövning.

Alternativ A.

Flottan behåller dockorna med angränsande kajer och anordnar vid dem erforderliga reparationsverkstäder m. m. samt bostäder för tillsyningspersonalen och den militära arbetspersonalen. Dockorna komma då att utgöra en filial av den utflyttade örlogsstationen.

Alternativ B.

Flottan behåller dockorna med angränsande kajer och utarrenderar dem. Härvid kunna de under alternativ A nämnda driftsanläggningarna inskränkas och eventuellt helt eller delvis ombesörjas av arrendatorn.

Alternativ C.

Dockorna försäljas med förbehållen rätt för kronan att inlösa dem för den händelse driften vid desamma skulle nedläggas eller vanskötas.

Alternativ D.

Dockorna förläggas i »materielreserv» och hållas disponibla för användning i krigstid. I detta fall torde vissa förberedelser böra träffas för att vid behov hastigt kunna klargöra erforderliga reparationsverkstäder m. m.

Vilket av ovanstående alternativ, som ur statsfinansiell synpunkt kunde visa sig fördelaktigast, funno ekonomiseringssakkunniga svårt att i förväg bedöma. Så mycket kunde dock redan då sägas, att ur militär synpunkt sett ett igenläggande av någondera dockorna icke vore välbetänkt.

Självfallet borde man utgå ifrån, att ett och samma alternativ ej nödvändigtvis behövde väljas för *båda* dockorna.

Skulle ett kvarblivande av örlogsstationen på dess nuvarande plats bliva resultatet av 1929 års flottstationsutrednings undersökningar, bleve ett iståndsättande snarast möjligt av varvet nödvändigt, och anslöto sig de sakkunniga i denna fråga till det av Kungl. Marinförvaltningen den 11 januari 1929 härom avgivna förslaget.

Örlogsstationsfrågan inför 1929 års riksdag.

I samband med A.-B. Herseruds här förut omnämnda erbjudande av mark vid Sticklinge eller Gåshaga för en ny örlogsstation, drogs frågan motionsvis inför 1929 års riksdag. I motion nr 196 i Första kammaren av herr Lindhagen

¹ I dockanläggningarna inräkna de sakkunniga endast Galärvarvets och Gustaf V:s docka.

yrkades utan närmare motivering bland annat, att »riksdagen ofördröjligen måtte framlägga förslag om förflyttning av flottans huvudstation från hjärtat av huvudstaden till en mindre äventyrlig plats».

Herr K. G. Westman framlade i motion nr 62 i Första kammaren en kortare historik, i vilken bland annat framhölls, att de marina myndigheterna städe ställt sig avvisande mot örlogsstationens förflyttning från Stockholm. Det av marinförvaltningen framlagda förslaget till om- och tillbyggnad av varvet tydde på, att de marina myndigheterna fortfarande utginge från att stationen för lång tid skall kvarbliva i Stockholm.

»Den utveckling, som på senare tid ägt rum inom krigstekniken, särskilt flygvapnet, har», fortsatte motionären, »avsevärt ökat möjligheten att vid krig bombardera huvudstaden med alla dess kulturvärden. Genom 1928 års beslut beträffande Ladugårdsgärdes bebyggande har förflyttningen av garnisonens kaserter fastslagits. Inom en jämförelsevis snar framtid blir därför flottstationen det enda militära etablissemantet i Stockholm. En förflyttning jämväl av flottstationen skall således väsentligen minska anledningarna till luftanfall. Även om kostnaderna för flottstationens förflyttning från Stockholm skulle vara stora, så äro de i allt fall obetydliga gentemot de ekonomiska och ideella förluster, som skulle bliva en följd av luftangrepp på huvudstaden. De ekonomiska synpunkterna få därför icke tillmätas uteslutande betydelse».

Motionären uppehöll sig därefter särskilt vid det av direktör Gustaf Svensson gjorda anbudet om gratis upplåtelse av mark för örlogsstation vid Sticklelinga å Lidingön. Enligt direktör Svenssons beräkningar skulle bland annat den genom stationens förflyttning frigjorda marken kunna saljas, och skulle försäljningssumman helt kunna finansiera förflyttningen och sannolikt lämna överskott.

»Över nämnda erbjudande hava», framhöll vidare motionären, »chefen för marinstaben och marinförvaltningen i dagarna avgivit yttrande. I detta avstyrkes anbudets antagande. Av den motivering, som de marina myndigheterna anföra, när de komma till detta slut, synes emellertid framgå, att de icke på ett riktigt sätt mot varandra avväga de synpunkter, som äro av betydelse vid behandlingen av frågan om flottstationens förläggning».

Motionären yrkade slutligen »att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta skyndsamt verkställa utredning, avseende Stockholms flottstations förflyttning från huvudstaden och förläggning till plats, som ur militär och ekonomisk synpunkt finnes lämplig, ävensom för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kan föranleda».

Över herr K. G. Westmans motion bemyndigades statsutskottet infordra vissa militära myndigheters yttrande.

Chefen för marinstaben anför, efter en kortare historisk översikt, att för 1925 års sjöstyrkor med deras ersättningsbyggnadsprogram av år 1927, äro flottans nuvarande områden å Skeppsholmen och Djurgården med föreslaget nyförvärv tillräckliga, även om vissa — av marinmyndigheterna som nödvändiga betraktade — utökningar av det fastslagna fartygsbeståndet skulle ifrågakomma. Under sådana förhållanden har frågan om örlogsstationens och varvets förflyttning för sjöförsvarets vidkommande onekligen kommit i ett nytt läge.

Emot stationens kvarblivande inom huvudstaden har, framhåller vidare chefen för marinstaben, från det allmännas sida i huvudsak anförts tre omständigheter, nämligen brandfaran för Nordiska Muséet, den ökade faran för huvudstaden att utsättas för anfall från luften samt Stockholms stads behov att i och för sin utveckling kunna disponera Skeppsholmen och Djurgårdsområdet.

Brandfaran för Nordiska Muséet avlägsnas vid ett genomförande av marinförvaltningens förslag till varvets förskjutning sydvart.

Vad faran från luften beträffar, finner chefen för marinstaben, att örlogsstationen och varvet i Stockholm visserligen utgöra ett av de närmast till hands liggande målen för luftanfall, men faran avlägsnas visst icke genom stationens förflyttning. Sådana anfallsföremål skulle nämligen fortfarande finnas kvar som Beckholmsdockorna och Galärvarvsdockan (även om de befinna sig i privat ägo), generalstabens, marinstabens, armé- och marinförvaltningens byggnader, regementenas kaserner, Finnboda slip, Luth & Roséns, Atlas-Diesels, Liljeholmens Kabelfabriker m. fl. anläggningar, broarna över Hammarbyleden och Strömmen. Statens järnvägars anläggningar o. s. v. För anfall från luften måste, enligt chefens för marinstaben mening, hela Stockholm med omgivningar, inräknad även en eventuellt till någon plats å Lidingön flyttad örlogsstation, samfältt skyddas genom luftbevakning, luftvärn, flygstriidskrafter m. m.

Att Stockholms stad har behov av örlogsstationens nuvarande områden, anser chefen för marinstaben icke kunna förnekas, även om behovet icke än så länge i påtaglig form framträder. Häri ligger emellertid frågans kärnpunkt. Det är nämligen icke för flottans del nödvändigt, anser marinstabschefen, att anlägga en ny örlogsstation även om tidsenligare etablissement härigenom skulle erhållas. En förflyttning framträder alltså icke för närvarande i första hand som ett statsintresse, om man ej anser att rikshuvudstadens ändamålsenliga utveckling också utgör ett statsintresse. Om staden bestämt önskar en förflyttning av örlogsstationen bör den ock kunna framlägga en antagbar finansplan.

Marinstabschefen tillstyrker slutligen utredningen och understryker vikten av att den skyndsamt genomföres samt att densamma kommer till ett definitivt resultat i flyttningsfrågan.

Marinförvaltningen anför bland annat, att motionärens uppgift, att de marina myndigheterna städse ställt sig avvisande mot stationens förflyttning från Stockholm icke vore riktig, då de ju tvärtom upprepade gånger tillstyrkt en förflyttning. Myndigheternas uppfattning torde emellertid vara, att en dylik förflyttning numera icke är ett sjöförsvarsintresse utan huvudsakligen ett Stockholms stads intresse.

Marinförvaltningen förklarar sig vidare villig och beredd att medverka till vilken utredning av frågan, som än kan befinnas gagnelig för därav berörda intressen, men framhåller betänkligheten av att under tiden för utredningen måste anstå med den modernisering av flottans station i Stockholm å dess nuvarande plats, som länge planerats och som är av så vital betydelse ur sjöförsvarets synpunkt.

Det finnes, enligt ämbetsverkets åsikt, intet tvivel om att ett lämpligt område för stationen kan förvärfvas utom Stockholm. Kostnaderna inklusive räntor måste dock komma att uppgå till betydande belopp. Dessa kostnader behöva dock icke betraktas såsom definitiva, då ju genom stationens flyttning värdefulla områden komma att frigöras. Men intill dess den frigjorda marken realiserats måste flyttningen finansieras. Ämbetsverket finner det uppenbart, att denna finansiering bör säkerställas, innan utredningen om stationens förläggning igångsättes.

Skulle genom förhandlingar mellan staten och huvudstaden finansieringen säkerställas och härmed även utsikterna för en ny flottstations tillkomst komma i ett gynnsamt läge, får, framhåller ämbetsverket, sjöförsvaret givetvis finna sig i att utredningen av flottstationsfrågan förhindrar att åtgärder omedelbart vidtagas för modernisering av stationen och åtnöjas med förvisningen, att i sinom tid hela denna viktiga angelägenhet slutligen ordnas på ett för sjöför-

svaret fördelaktigt sätt. Skulle däremot en uppgörelse mellan staten och staden ej kunna träffas till 1930 års riksdag, finner ämbetsverket det orimligt, att en fortsatt utredning med så ovissa slutresultat, som i sådant fall måste förutses, får hindra en nödvändig modernisering av varvet på dess nuvarande plats inom staden.

Chefen för generalstaben anför i sitt yttrande, bland annat, att ett nära samband förefinnes mellan flottstationsfrågan och vissa lantförsvaret berörande spörsmål. Det är nämligen nödvändigt att bereda flottans stationer med deras varv och förråd erforderligt skydd såväl åt sjö- som landsidan. Huvudstaden med dess närmaste omgivningar saknar erforderliga befästningar mot landsidan. Möjligheterna att ordna försvaret mot landsidan måste därför i hög grad bliva beroende icke endast på styrkan av de befästningstrupper, vilka kunna avdelas till huvudstadens direkta försvar mot landsidan, utan även på fälthärens operationer. De inskränkningar av arméns krigsstyrka, vilka utgöra en följd av 1925 års försvarsbeslut, utöva därför ett starkt inflytande på flottstationsfrågan.

Ännu mera i ögonen fallande om än icke betydelsefullare anser generalstabschefen vara inverkan av det nytillkomna flygvapnet och av de åtgärder, vilka vidtagits eller komma att vidtagas mot anfall från luften.

Generalstabschefen finner det sålunda ur allmän försvarssynpunkt erforderligt att verkställa utredning, avseende Stockholms flottstations förflyttning, ävensom i samband därmed stående frågor.

Flygstyrelsen anför, att vissa förband ur armén och flygvapnet, som varit förlagda i huvudstaden, redan hava förflyttats utanför densamma. Utredning pågår om utflyttning av Stockholms garnisons övriga truppförband utom staden. Blir denna förflyttning verklighet, minskas därigenom riskfaran för staden för bombardering från luften.

Det syntes därför flygstyrelsen helt naturligt, att utredning jämväl igångsättes om förflyttning av flottstationen, som alltid kommer att utgöra ett särskilt tilldragande mål för bombanfall, sålunda i sitt nuvarande läge ökande riskerna för luftanfall för staden och särskilt för stationens grannskap med dess stora kulturella värden.

Flygstyrelsen, som tillstyrker utredningen, framhåller slutligen vikten av att en eventuell ny anläggning effektivt skyddas mot luftanfall.

Riksdagens beslut med anledning av ovan nämnda motioner framgår av det följande.

Utredningens uppdrag.

Utredningens uppdrag framgår av följande utdrag ur statsrådsprotokollet av den 27 juni 1929:

»Chefen för försvarsdepartementet, statsrådet Malmberg anför:

Med anledning av inom riksdagen väckta motioner i ämnet (I: 62 och I: 196) har riksdagen i skrivelse den 30 maj 1929, nr 234, anhållit, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa skyndsamt utredning om Stockholms flottstations förflyttning från huvudstaden och de ekonomiska förutsättningarna härför, ävensom för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen må giva anledning. Riksdagen har till motivering av berörda anhållan anfört följande.

I de ifrågavarande motionerna hade berörts ett spörsmål, som enligt riksdagens mening vore av stor betydelse med hänsyn till såväl försvarets som Stockholms stads intressen. Spörsmålet om Stockholms flottstations kvarliggande på nuvarande plats sammanhängde därjämte i viss mån med frågan om bevarandet mot brandrisk av vissa för landet betydelsefulla kulturella institutioner. I yttranden, som av riksdagens vederbörande utskott i ärendet infordrats från vissa militära myndigheter, representerande samtliga försvarsgrenar, hade upptagits frågan om flottstationens lämpliga förläggande ur försvarssynpunkt, särskilt med hänsyn till luftanfall. Några tvingande skäl syntes icke, såvitt riksdagen av dessa yttranden kunde finna, ur nämnda synpunkt vara för handen för en förflyttning av stationen från huvudstaden. De marina myndigheterna hade även framhållit att flottans varv i Stockholm vore i behov av en genomgripande modernisering, men att förslag föreläge att genom varvets förflyttning till vissa i närheten av Beckholmen belägna områden vinna en ur varvsdriftens synpunkt ändamålsenlig förläggning av verkstäder och upplag, varjämte genom detta förslags realiserande skulle ernås, att brandfaran för Nordiska Muséets vidkommande skulle kunna avlägsnas. Kostnaderna för berörda förslag uppginge endast till en bråkdel av de utgifter, som en förflyttning av stationen till någon plats i huvudstadens omgivningar skulle föra med sig. Från sistnämnda myndigheters sida hade med styrka gjorts gällande, att det för varvsdriftens bedrivande på ett ändamålsenligt och ekonomiskt sätt vore av vikt, att den ifrågasatta moderniseringen av varvets anläggningar och verkstäder snarast möjligt komme till stånd. Ehuru det alltså varken ur försvarssynpunkt eller med hänsyn till varvsdriften kunde anses vara ett nödvändigt krav, att flottstationen förlades till plats utom huvudstaden, hade likväl samtliga myndigheter varit ense därom, att en utredning borde verkställas rörande det i motionerna berörda spörsmålet. Riksdagen hade heller intet att erinra mot att en sådan utredning, grundad på de genom 1925 års marinorganisation inträdda förhållandena, komme till stånd. De tidigare gjorda utredningarna, som skett med väsentligt andra utgångspunkter, torde nämligen numera icke kunna anses vara tillfyllest. Dock ville riksdagen betona, att, för den händelse utredningen skulle visa, att en utflyttning av stationen från huvudstaden vore önskvärd och behövlig, denna angelägenhet måste lösas genom medverkan av Stockholms stad. Kostnaderna för en dylik utflyttning syntes visserligen kunna bestridas av de medel, som skulle komma att inflyta vid en eventuell försäljning av stationens nuvarande område, men det syntes riksdagen icke lämpligt att kronan själv genomförde en exploate-

ring av detta område, särskilt som åtskilliga önskemål från Stockholms stads sida därvid måste komma att göra sig gällande. Vid den ifrågasatta utredningen syntes därför framför allt böra undersökas de ekonomiska förutsättningarna för en utflyttning av flottstationen och huruvida Stockholms stad vore villig att mot övertagande av stationens nuvarande område bestrida de med utflyttningen förenade kostnaderna. Särskild uppmärksamhet borde dock ägnas den omständigheten, att hela detta spörsmål under alla förhållanden borde vinna sin lösning snarast möjligt, enär ett uppskov med varvets modernisering medförde allvarliga olägenheter och betydande merkostnader för kronan, varjämte den ovan berörda brandrisken fortfarande kvarstode.

Den av riksdagen sålunda begärda utredningen synes mig böra verkställas inom försvarsdepartementet av särskilt tillkallade utredningsmän. På dessa utredningsmän lärer det böra ankomma att med Stockholms stad inleda förhandlingar angående stadens medverkan vid en eventuell förflyttning av flottstationen från huvudstaden. Utredningsmännen torde böra vara högst fem till antalet.

Jag får alltså hemställa, att Kungl. Maj:t måtte bemyndiga chefen för försvarsdepartementet att tillkalla högst fem utredningsmän — därav en i egenskap av ordförande — jämte sekreterare för att inom departementet biträda med verkställande av utredning om Stockholms flottstations förflyttning från huvudstaden och de ekonomiska förutsättningarna härför.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall».

Utredningens allmänna synpunkter och förutsättningar.

Redan försvarsrevisionen utgick från, att flottans båda stationer fortfarande borde bibehållas.

I proposition n:r 20 till 1924 års riksdag (jmf. historiken, sid 10) lägges huvudvikten vid örlogsstationen i Stockholm, och i proposition n:r 50 till 1925 års riksdag (jmf. historiken, sid 10) anföres bl. a., att de rent strategiska förhållandena medfört, att större betydelse måste tillmätas stationen i Stockholm än den i Karlskrona, emedan det kan antagas, att Stockholms skärgård i de flesta fall kommer att bli flottans viktigaste baseringsområde.

Riksdagen anslöt sig till den i förenämnda proposition n:r 50 hävdade uppfattningen. Utredningen har alltså haft att utgå från, att örlogsstationen bibehålles inom Stockholms skärgård och till den omfattning, som den genom 1925 års försvarsordning erhållit.

Utredningens uppdrag avser i första hand en *undersökning av de ekonomiska förutsättningarna för en utflyttning av örlogsstationen från huvudstaden*. Oavsett utredningsmännens egen uppfattning om behovet av en dylik förflyttning, hava de alltså haft att utreda sakens ekonomiska sida. Utredningen beslöt också att omedelbart undersöka, huruvida lämplig plats för en örlogsstation överhuvud stode att för rimliga kostnader erhålla, samt att därefter träda i förhandlingar med Stockholms stad rörande försäljning av örlogsstationens nuvarande område. Kunde lämplig plats erhållas, men överenskommelse med Stockholms stad icke träffas, förutsatte utredningen, att en exploatering av örlogsstationens nuvarande områden genom statens egen försorg kunde tagas i betraktande.

Även om sålunda utredningen blivit av övervägande ekonomisk och teknisk natur, anse sig utredningsmännen dock böra sammanfatta de allmänna synpunkter, som kunna tala för eller emot örlogsstationens förläggning till huvudstaden.

Såsom av den lämnade historiken framgår, har frågan om örlogsstationens förläggning hållits svävande under årtionden. Upprepade utredningar om utflyttning från huvudstaden hava igångsatts, men statsmakterna hava icke kunnat komma till något definitivt avgörande. Detta har skapat en känsla av ovisshet, som varit till stor nackdel för arbetet vid örlogsstationen. Det är högeligen önskvärt att denna ovisshet upphör, antingen genom att utflyttning beslutas eller genom att det bestämmes, att örlogsstationens förläggning till huvudstaden nu skall betraktas såsom definitiv.

För örlogsstationens kvarblivande i huvudstaden har åberopats önskvärdheten av upprätthållande av en 300-årig eller, om man tager hänsyn till förläggningen vid Stockholms ström, 400-årig tradition. Denna om stark pietet vittnande åsikt torde dock icke kunna i någon mera betydande grad influera det praktiska avgörandet.

Ett mera vägande skäl för stationens bibehållande i Stockholm är, att för såväl administrations- som utbildningsarbetet vid marinen den nuvarande förläggningen utgör en stor fördel. Personalen kan bättre utnyttjas. Den har nu i många fall sin tjänstgöring dubblerad och särskilt officerarna bestrida ofta tvenne eller flera befattningar samtidigt. Så länge marinens centrala organ, sjökrigshögskolan och sjökrigsskolan samt station och varv, befinna sig i nära

grannskap av varandra, kan personal från olika håll deltaga såsom lärare, elever eller åhörare i kurser och föreläsningar m. m. och samtidigt tjänstgöra å station och varv. För örlogsstationen som sådan innebär även närheten till andra militära och civila myndigheter en fördel och underlättar det administrativa arbetet.

För personalen betyder det också bestämda fördelar, att huvudstaden utgör dess bostads- och tjänstgöringsort. Dessa fördelar göra sig gällande i såväl kulturellt och allmänt samhälleligt som i ekonomiskt avseende. Belägenheten i huvudstaden kan även antagas medföra fördelar ur rekryteringssynpunkt.

Några särskilda strategiska synpunkter torde icke kunna göras gällande för Stockholms örlogsstations bibehållande inom Stockholm, lika litet som de kräva en utflyttning. Åtskilliga allmänna synpunkter tala däremot för utflyttningen. Det är en påtaglig olägenhet att en så stor militär och industriell anläggning som den, varom här är fråga, är belägen i huvudstadens centrum. Det är lika påtagligt ett allmänt — icke endast kommunalt — intresse, att dessa vackra och välbelägna områden kunna tillgodogöras för huvudstadens tidsenliga utveckling med bevarandet av de betydande skönhetsvärdena. Det måste vidare betraktas som ekonomiskt att med örlogsstationens anläggningar upptaga så värdefulla tomtområden, som det här är fråga om.

För en utflyttning av örlogsstationen från Stockholm har särskilt åberopats den ökade risk för luftanfall mot huvudstaden, som stationens kvarblivande skulle innebära. Såsom av historiken (sid. 25) framgår, anser flygstyrelsen, att stationen »alltid kommer att utgöra ett särskilt tilldragande mål för bombanfall, sålunda i sitt nuvarande läge ökande riskerna för staden och särskilt för stationens grannskap med dess kulturella värden». Marinmyndigheterna å sin sida (sid. 18 och 24) underskatta visserligen ingalunda faran från luften, men anse på angivna skäl, att denna fara för huvudstaden ej avlägsnas genom örlogsstationens förflyttning. Riksdagen ställer sig i sin skrivelse i ärendet (sid. 26) på marinmyndigheternas ståndpunkt, i det den icke finner tvingande skäl föreligga att med hänsyn till luftanfall flytta stationen från huvudstaden.

Även utredningen delar marinmyndigheternas åsikt. Vilken större eller mindre betydelse man ur luftanfallssynpunkt än tillmäter örlogsstationen, kan emellertid ej förnekas, att dess nuvarande läge är olämpligt i förhållande till sådana ovärderliga kulturskatter, som finnas samlade i Nationalmuseum och Nordiska museet. Att dessa båda institutioner valt sitt läge långt senare än örlogsstationen förändrar intet i detta förhållande.

För en utflyttning talar slutligen hänsynen till möjligheterna att erhålla en varvsanläggning, som kan rationellt utnyttjas. Visserligen säges den nuvarande anläggningen efter vissa här förut omförmälda, av marinförvaltningen föreslagna moderniseringar kunna fylla rimliga anspråk på utrymme och ändamålsenlighet. Men stora olägenheter komma alltjämt att kvarstå. Anläggningens fördelning på ömse sidor av en livligt trafikerad farled kommer såsom förut att vålla stora arbetstidsförluster och överhuvud vara till men för anläggningens rationella utnyttjande. Fortfarande kommer varvet att sakna järnvägsförbindelse och stationens belägenhet i hjärtat av huvudstaden, omgiven av de ur hyressynpunkt dyraste stadsdelarna, utesluter för det större antalet anställda möjligheten att välja bostad i arbetsplatsens närhet.

Sammanfattar man det ovan anförda finner man, att *överbärande skäl tala för en utflyttning av örlogsstationen från Stockholm*. Några absolut tvingande skäl föreligga emellertid icke. Utslagsgivande böra de ekonomiska synpunkterna bli, varvid hänsyn bör tagas icke blott till utgifterna för en ny an-

läggning i jämförelse med vad staten kan erhålla i ersättning för de nuvarande områdena, utan också till de ofrånkomliga kostnaderna för istandsättande av såväl station som varv, därest de skola förbliva i huvudstaden.

Inledningsvis vill utredningen även framhålla, att då densamma enligt givna direktiv begränsat sitt arbete till ett framläggande av de ekonomiska förutsättningarna för frågans lösning, har den ledande principen i utredningsarbetet varit att lämna åsido allt, som, utan inverkan på kostnadsberäkningarna, kan uppskjutas intill dess flyttningsfrågan blivit definitivt avgjord och den nya platsen såsom följd därav utsedd. Flera frågor, som ej direkt sammanhånga med den nuvarande anläggningens flyttning, hava därför ej upptagits till behandling, såsom bl. a. frågorna om bränsledepå och torpedinskjutningsstation, församlings- och skolfrågor m. m. Någon beräkning av arbetsperioder för den nya anläggningens fullbordande har ej heller utförts. Såvitt möjligt hava av föregående kommittéer och utredningar utförda dyrbara och tidsödande specialundersökningar på ett flertal olika platser undvikits. Vissa ytterligare undersökningar och utredningar bliva således erforderliga så snart en flyttning blivit bestämd och ny plats därmed utsedd.

De till denna utredning fogade skisserna till en ny anläggnings allmänna anordnande avse att lämna en grundval för utredningens utrymmes- och kostnadsberäkningar. Det är ej uteslutet att vid arbetets utförande vissa jämkningar kunna visa sig ändamålsenliga inom ramen för de beräknade kostnaderna.

Av riksdagens skrivelse den 30 maj 1929 framgår (sid. 27), att utredningen borde undersöka »huruvida Stockholms stad vore villig att mot övertagande av stationens nuvarande område bestrida de med utflyttningen förenade kostnaderna». Redan på ett tidigt skede av utredningens arbete framgick emellertid, att det knappast vore tänkbart att för det nuvarande området erhålla en så stor summa, att hela nyanläggningen därmed kunde finansieras. Å andra sidan vore det ofrånkomligt, att, även vid ett bibehållande av stationen å nuvarande plats, ej oväsentliga belopp måste nedläggas för att försätta densamma i godtagbart skick. Utgjorde emellertid dessa belopp tillsammans med vad för det nuvarande området stode att erhålla, en summa tillräcklig att i stort sett bekosta nyanläggningen, borde, enligt utredningens mening, de ekonomiska förutsättningarna för örlogsstationens flyttning kunna anses befintliga.

Ur senast anförda synpunkter är en beräkning av kostnaderna vid örlogsstationens kvarblivande av intresse för bedömandet av frågans ekonomiska sida.

Kostnader vid örlogsstationens kvarblivande å nuvarande plats.

Redan av historiken framgår tydligt, att om den nuvarande stationsanläggningen skall kvarligga, bör den sättas i sådant skick, att den även efter moderna fordringar kan fylla sin uppgift. Kasernförhållandena äro enligt marinens högsta sanitära myndighet sådana, att de »menligt inverka på hälsotillståndet hos vederbörande manskap» och de förete enligt organisationssakkunnigas uttalande »påtagliga brister i fråga om hygien och trevnad». Varvsanläggningen har enligt marinförvaltningen »blivit alltmera omodern och oekonomisk i drift» liksom även »arbetarnas berättigade krav på hygien, trevnad och säkerhetsanordningar i arbetet i mycket ringa grad kunnat tillgodoses».

Organisationssakkunniga uttala¹ beträffande stationen: »Såsom en allmän olägenhet framträder lokalernas splittring i en mängd från varandra jämförelsevis avlägsna byggnader, en olägenhet, som är desto mera kännbar, som någon rationell fördelning av lokalerna efter arten av verksamheten å stationen icke kan sägas hava ägt rum. Att så icke skett beror tydligen därpå, att man, efter hand som behovet av ökat lokalutrymme gjort sig gällande och då de för ändamålet i fråga ursprungligen avsedda byggnaderna icke räckt till, utan ledning av någon utstakad plan tagit i anspråk utrymmen, där sådana för tillfället utan alltför stora olägenheter kunnat erhållas, varigenom de nuvarande anordningarna fått karaktären av provisorium. Att detta provisoriska tillstånd så länge kunnat fortgå, trots att från myndigheternas sida upprepade framställningar gjorts i syfte att söka uppordna förhållandena, samt att de olika byggnaderna till stor del blivit oberörda av den moderna utvecklingen i avseende å hygien, trevnad m. m. och till och med icke tillfredsställande underhållits är, såsom ovan framhållits, att tillskriva den omständigheten, att frågan om hela stationens vara eller icke vara på nuvarande plats under ett kvarts sekel vilat såsom en död hand över statsmakternas åtgörande och beslut, när det gällt att skapa en bättre tingens ordning i lokalt hänseende vid Stockholms station. Om så ej varit, skulle helt säkert ett avhjälpande av många av de svåra brister, som alltjämt vidlåda de lokala förhållandena, helt enkelt icke kunnat undvikas.»

Riksdagen har även såsom sin åsikt bland annat anfört (sid. 27), att spörsmålet om stationens flyttning »under alla förhållanden borde vinna sin lösning snarast möjligt, enär ett uppskov med varvets modernisering medförde allvarliga olägenheter och betydande merkostnader för kronan».

I fråga om kostnaderna för ett kvarblivande föreligga, såsom av historiken framgår, erforderliga beräkningar.

Beträffande stationen hava organisationssakkunniga i det av dem tillstyrkta alternativet II beräknat kostnaderna för ordnandet av kasern-, skol- och expeditionsförhållandena m. m. till 1 236 000 kronor. Enligt vad utredningen från marinförvaltningen inhämtat, behöver någon ändring av denna siffra icke ifrågasättas.

¹ Organisationssakkunnigas betänkande: Del III. Lokalfrågor, sid. 25.

För *varvets* modernisering föreligger det av marinförvaltningen tillstyrkta alternativ I till en kostnad av 6 325 000 kronor. Enligt detta alternativ behålles nuvarande Galärvarvsdockan och anordnas plåtslageri i dess omedelbara närhet, varför ett kompletterande av Gustaf V:s docka å Beckholmen, sett enbart ur sagda alternativs synpunkt, icke är ofrånkomligen nödvändigt utom vad beträffar en summa av 22 500 kronor för vissa anordningar i omedelbar anslutning till dockan, avseende fartygens säkerhet vid begagnande av densamma. Härför har marinförvaltningen äskat medel i sin s. k. augustiskrivelse 1930. Emellertid äro, vilket även marinförvaltningen i skrivelse till utredningen framhållit, åtgärder avseende att göra Gustaf V:s dockanläggning fullständig och driftsmöjlig nödvändiga, vilken lösning varvsfrågan än erhåller. Marinförvaltningen har i detta sammanhang i sin augustiskrivelse 1928 anfört, »att det nuvarande tillståndet vid kajen intill dockan och invid allmänna farleden är sådant, att detsamma är i högsta grad vanprydande och man må väl säga kronan ovärdigt. Nu föreslagna arbeten äro enligt marinförvaltningens förmenande nödvändiga för att dockan skall få fullt värde för krigsbruk; och även för den civila sjöfarten äro desamma av behovet oavvisligen påkallade, därest dockan — såsom riksdagen avsett — skall kunna komma till nytta för nämnda sjöfart. Från rederi- och sjöfartshåll har framkastats möjligheten av, att dockanläggningen i fullbordat skick lämpligen skulle uthyras till privat företag för att på så sätt lättare bliva tillgänglig för den civila sjöfartens fartyg och fylla det behov av dockningsmöjligheter, som finnes inom Stockholms hamnområde, vilket behov eljest måste på annat sätt fyllas. Marinförvaltningen har intet att erinra mot en sådan åtgärd under förutsättning att lämpliga villkor uppställas för densamma.» Här ifrågavarande åtgärder draga en kostnad av 1 147 000 kronor. Sammanlagda kostnaden för ordnandet av Gustaf V:s dockanläggning bör sålunda upptagas till $1\,147\,000 + 22\,500 = 1\,169\,500$ kronor.

Alternativ I till Galärvarvets ordnande förutsätter även inköp av de s. k. Lundbergska tomterna n:ris 6 och 7 i kvarteret Skeppsholmsviken å Djurgården. Enligt vad utredningen hos ägarna inhämtat, äro dessa fortfarande villiga att till Kronan försälja sagda tomter till det av marinförvaltningen angivna priset 1 645 000 kronor.

Enligt alternativ I frigöres från nuvarande Galärvarvet ett område (utom kyrkogården) kring Nordiska museet om 14 690 kvm. Marinförvaltningen har i skrivelse till utredningen anfört, att ämbetsverket icke har något att erinra mot försäljning av detta område. Upptages värdet i enlighet med i annat sammanhang anförda beräkningar till 100 kronor per kvm., erhålles således en inkomstpost på 1 469 000 kronor.

Såsom inkomstpost bör även upptagas behållningen av Stockholms varvs byggnadsfond, i annat sammanhang (sid. 63) beräknad till 950 000 kronor.

Sammanfattas ovanstående, erhålles följande

Sammanställning.

a) <i>Kostnader för stationens ordnande:</i>			
Enligt organisationssakkunnigas alternativ II		1 236 000:—	
b) <i>Kostnader för varvets ordnande:</i>			
Enligt marinförvaltningens alternativ I	6 325 000:—		
Komplettering av Gustaf V:s docka	1 169 500:—		
Inköp av Lundbergska tomterna	1 645 000:—	9 139 500:—	
			10 375 500:—

Transport, kostnader 10 375 500:—

c) *Inkomstposter:*

Försäljning av enligt alternativ I frigjord mark	1 469 000:—	
Behållning av Stockholms varvs byggnadsfond ..	950 000:—	2 419 000:—
Nettoutgift	7 956 500:—	

Nettoutgiften för örlogsstationens kvarblivande å nuvarande plats kan således på grundval av marinförvaltningens och organisationssakkunnigas beräkningar upptagas till i runt tal 8 miljoner kronor.

Värdering av örlogsstationens nuvarande område.

Allmänna synpunkter m. m.

Arealerna å örlogsstationens nuvarande område äro enligt marinförvaltningens uppgift¹ följande:

Skeppsholmen utom varvet	116 922 kvm.
Varvsområdet å Skeppsholmen	49 328 »
Kastellholmen	29 070 »
Galärvarvet	97 651 »
Kyrkogården å Galärvarvet	6 592 »
Djurgårdsstaden	48 459 ² »
Beckholmen	58 232 »
Summa	406 254 kvm.

Detta stora och välbelägna område kan givetvis värderas ur mångahanda olika synpunkter. I den mån man vill förutsätta en tätare och högre bebyggelse kunna också högre markpriser sättas ifråga. Utredningen vill emellertid bestämt hävda den åsikten, att här är fråga om en medborgerlig angelägenhet av största betydelse, nämligen att förhindra ett förstörande eller förminskande av huvudstadens skönhetsvärden genom en för långt driven exploatering av dessa för huvudstaden ur skönhetssynpunkt eminent värdefulla områden. På denna grund varken kunna eller få markvärdena uppskattas på ett sätt, som förutsätter ett affärsmässigt utnyttjande i detta begrepps vedertagna mening.

Proportionen mellan parker och bebyggda områden bör vara en helt annan och till de öppna platsernas förmån än vid en normal exploatering. Hushöjderna få ej heller beräknas för höga. Enligt utredningens mening är det därjämte särdeles önskvärt, att Skeppsholmen utom varvsområdet i stort sett bibehålles i sitt nuvarande skick, varigenom ett av de vackraste inslagen i stadsbilden lämnas oförändrat, samtidigt som förutsättningar erhållas för anläggandet av en central vattenpark av för Stockholm enastående skönhet och belägenhet.

Utredningen har grundat sitt värderingsarbete på ovan anförda förutsättningar.

Då stadsplan ej är fastställd för här ifrågavarande områden, kunna de i värderingsavseende betraktas såsom råmark. Vill man, med frånseende av det eventuella värdet av befintliga åbyggnader, komma fram till ett råmarkspris per kvm., bör dels kyrkogårdens område, dels — av i annat sammanhang anförda skäl — Skeppsholmen utom varvet frånräknas den uppskattningsbara arealen. Som sådan areal återstår då 282 740 kvm.

Ser man uteslutande till de i huvudstaden annars gängse tomtprisen och det

¹ I uppgiften angives, att arealerna uträknats efter mindre tillförlitligt kartmateriel. Då emellertid här endast är fråga om överslagsberäkningar, har utredningen ej ansett erforderligt att föranstalta om noggrannare mätningar.

² I denna areal ingår ett område längs stranden av Nöjesfältet om 1 200 kvm., till vilket äganderätten är omstridd.

sätt, varpå marken som regel utnyttjas, borde otvivelaktigt för områden med den belägenhet, varom här är fråga, kunna räknas med höga priser per kvadratmeter. För jämförelse må nämnas, att år 1922 värdesatte en särskilt tillsatt nämnd under ordförandeskap av landshövding S. H. Kvarnzelius den marinen numera tillhörande s. k. Kyhlbergerska tomten å Djurgården till 177 kronor per kvm. På grund av vissa inträffade omständigheter erhöles sedermera tomten för något över 123 kronor per kvm. Båda siffrorna gällde tomten i oreglerat skick, således råmarkspriset. De närgränsande, s. k. Lundberg-ska tomterna erbjudas fortfarande staten till samma pris, som den Kyhlbergerska betingade.

Utredningen har emellertid, fortfarande under förutsättning av ett gemensamt statligt och kommunalt intresse att ej beräkna siffror, som innebära annat än en mycket skonsam exploatering, ansett sig böra räkna med ett så lågt råmarkspris som cirka 100 kronor per kvm. Värderingssiffran enligt denna beräkningsgrund, d. v. s. med utgångspunkt från ett *genomsnittligt* råmarkspris per kvm. samt Skeppsholmen utom varvet, kyrkogården och åbyggnaderna helt fränsedda, blir således cirka 28 274 000 kronor.

Att Skeppsholmen utom varvsområdet ej inräknats i denna genomsnittliga värdering har sin grund i utredningens åsikt, att sagda område ej kan exploateras för byggnadsändamål utan bör behållas i huvudsakligen oförändrat skick. Av dessa på estetiska och kulturella hänsyn grundade skäl anser utredningen, att Skeppsholmen utom varvsområdet, vilken dock upptager så pass stor areal som nära 117 000 kvm., ej bör beräknas till ens tillnärmelsevis samma värden som området i övrigt.

I det hittills anförda hava därjämte vissa ej oviktiga värderingsobjekt frånsetts, nämligen kajer och strandskoningar med tillhörande vattenrätt, samtliga åbyggnader och befintliga dockor.

Strandlängden å örlogsstationens område uppgår till cirka 4 700 meter. I gott skick varande kajer eller strandskoningar förekomma i stor utsträckning. I och för sig representera dessa byggnader ett ej obetydligt värde och lägges därtill värdet av vattenrätten, kommer man vid en rent affärsmässig beräkning fram till betydande värden. Då emellertid ett i verklig mening affärsmässigt utnyttjande icke bör ifrågasättas, måste anspråken rättas därefter. Å andra sidan måste dock stränder och kajer med tillhörande vattenrätt äga stort värde för Stockholms stad, även om större delen av strandlängden ej kan utnyttjas såsom hamn i egentlig mening och kajerna dessutom ej kunna påräkna förbindelse med järnvägsnätet. Viss person- och stycke-godstrafik torde dock kunna hit överflyttas från andra kajer, som därigenom kunna disponeras för egentlig hamnrörelse.

Inom det nuvarande området finnas fyra dockor, den s. k. Galärvarvsdockan å Galärvarvet samt en större — Gustaf V:s docka — och två mindre å Beckholmen. De båda sistnämnda äro av äldre datum och sakna moderna anordningar för fartygsuppstötning, modernt pumpmaskineri m. m. Gustaf V:s docka är däremot tämligen nyanlagd, men kräver, såsom i det föregående anförts, vissa kompletteringar för att kunna fylla sitt ändamål. Efter en överlåtelse torde ett igenfyllande av Galärvarvsdockan ej kunna undvikas, varför denna dockas värde kan fränses, medan dockkomplexet å Beckholmen bleve det enda i sitt slag, som hamnstaden Stockholm skulle besitta. Då ju bristen på dockor i Stockholm ofta påtalats, borde här ifrågavarande dockor ej sakna värde för staden.

De hus och byggnader, som finnas å varvsområdet, torde sakna annat värde än det eventuella rivningsvärdet. Undantag bilda dock förefintliga trenne trans-

formatorstationer med tillhörande elektriska ledningar samt systemet för elektrisk belysning, kraft, gas, vatten och avlopp. Även om ifrågavarande anläggningar ej komma att på långt när fylla sin uppgift vid ett utnyttjande av områdena för bostadsändamål, böra de dock icke lämnas åsido såsom värdelösa. Byggnaderna å Skeppsholmen utom varvsområdet omfatta bland annat kyrka, kaserner, skol-, bostads-, förråds- och expeditionsbyggnader till stort antal och med stora utrymmen om än otidsenligt byggda och planerade. I en ny ägares hand bliva dock dessa byggnader av mindre värde, särskilt under den förutsättningen, att det inslag i stadsbilden, som Skeppsholmens södra och västra del f. n. erbjuder, ej bör förändras, och att således hus och byggnader böra bibehållas med samma exteriör.

Sammanfattas det hittills anförda kommer man alltså, med tillämpande av ett råmarkspris av i genomsnitt 100 kr. per kvm., fram till markvärde av omkring 28 000 000 kronor. Härtill bör läggas värdet av vissa ovan betraktade, ehuru ej närmare specificerade värderingsobjekt, nämligen arealen av Skeppsholmen utom varvsområdet, kajer och strandskoningar, vattenrätt, åbyggnader och befintliga dockor.

Utredningen ansåg sig på grundval av ovan anförda skäl och synpunkter, vid en överlåtelse till Stockholms stad, kunna ungefärligen beräkna värdet av örlogsstationens nuvarande område till *mellan 30 och 35 miljoner kronor*.

Arkitekt H. Ahlbergs förslag till exploatering av örlogsstationens nuvarande område.

En fastare grund för värderingsarbetet än den ovan verkställda överslagsberäkningen borde emellertid enligt utredningens mening åstadkommas. Av denna anledning uppdrog utredningen efter samråd med chefen för byggnadsstyrelsen åt arkitekten *H. Ahlberg* att uppgöra en exploateringsplan för örlogsstationens nuvarande område. Enligt samtidigt lämnade direktiv borde bland annat exploatering för byggnadsändamål av Skeppsholmen utom varvsområdet ej ifrågasättas samt en ur estetisk synpunkt för långt driven exploatering under alla förhållanden undvikas. Arkitekt Ahlbergs förslag inkom i april 1930 och innebär i stort sett följande.

Förslagsställaren framhåller inledningsvis, att hans exploateringsplan, vilken såsom stadsplan givetvis endast är schematisk, avser en skälig värdering av områdena såsom byggnadsmark samt att stor hänsyn tagits till de krav, som ur estetisk synpunkt måste ställas på områdenas behandling.

Förslaget är uppgjort i tvenne alternativ — här benämnda alternativ I och II — av vilka förslagsställaren betraktar alternativ I såsom huvudförslag. Även alternativ II, som genomgående upptager en våning högre byggnader än alternativ I, räknar emellertid med *väsentligt lägre byggnader än vad som eljest i allmänhet förekommer i staden*. Utöver det i resp. alternativ upptagna våningsantalet hava inredda vindsvåningar icke ansetts böra tillåtas. Då dessutom avstånden mellan byggnaderna äro rikligt tilltagna, anser förslagsställaren, att även värderingarna enligt alternativ II äro väl försvarliga och ur hygienisk och estetisk synpunkt fullgoda.

Förslaget innebär för de olika delarna i korthet följande:

a) Området från Djurgårdsbron till Allmänna gränd.

Enligt *alternativ I* lämnas ett större område närmast Nordiska Museet öppet såsom park, till vilken den nu befintliga kyrkogården anslutes. Bebyggel-

sen föreslås till 22 hus med lägst 3 och högst 5 våningars höjd, våningshöjderna sänkta mot Konsthallen. Antalet eldstäder beräknas till 3 968 och priset per eldstad till lägst 2 000 kronor och högst 2 300 kronor. Priset per eldstad är endast obetydligt högre än vad staden betingar sig för yttertomter i kvarteret Göken å Kungsholmen. Då Galärvarvsområdet måste anses betydligt värdefullare, kunna således de åsatta priserna betraktas såsom mycket skäligen.

Den i anspråk tagna tomtytan utgör cirka 45 600 kvm. Återstoden, eller över hälften skulle således åtgå för parker, gator och öppna platser.

Alternativ I utmynnar i en värdering av området till *sammanlagt 9 034 000 kronor*.

Alternativ II, vilket, såsom förut nämnts, endast skiljer sig från alternativ I därigenom, att byggnaderna genomgående beräknats en våning högre, värderar området i fråga till *sammanlagt 10 841 500 kronor*.

b) Området söder om Allmänna gränd.¹

Förslagsställaren anser önskvärt och lämpligt, att Tivoliområdet i huvudsak får behålla sin nuvarande karaktär. Genom avlägsnandet av brädgårdar och dylikt på strandområdet skulle här en tivolianläggning med enastående förutsättningar kunna erhållas.

För att emellertid komma fram till en värdering uppgjordes en bebyggelseplan, i vilken, med hänsyn till omgivningarna, till befintliga hus, vilka ur kulturell och historisk synpunkt böra bevaras, samt till gällande byggnadsbestämmelser inom närliggande kvarter i privat ägo, ansetts lämpligt att i allmänhet icke räkna med högre hushöjd än fyra, på vissa delar endast tre våningar.

Den i *alternativ I* föreslagna bebyggelsen omfattar 18 byggnader, varav sju med tre, tio med fyra samt en med fem våningar. Antalet eldstäder beräknas till 1 546 och priset per eldstad varierar mellan 2 000 kronor och 2 300 kronor.

Den i anspråk tagna tomtytan uppgår till 22 600 kvm. Hela området omfattar cirka 48 500 kvm., varför således även här *mindre än hälften* föreslås till exploatering för bebyggelse.

Alternativ I utmynnar i en värdering av området söder om Allmänna gränd till *sammanlagt 3 442 400 kronor*.

Alternativ II, vilket, såsom i föregående värdering, endast skiljer sig från alternativ I genom beräkandet av en våning högre byggnadshöjd, värderar området till *sammanlagt 4 413 600 kronor*.

c) Beckholmen.

Med de förutsättningar, som för närvarande äro för handen, anser förslagsställaren Beckholmen bäst lämpa sig för industriändamål. På det högre belägna mittpartiet böra dock bostadsbyggnader kunna uppföras.

Värdet av befintliga dockanläggningar har *icke* medtagits i värderingen.

Enligt *alternativ I* undantages 42 800 kvm. å 100 kronor/kvm. för industriändamål. Bebyggelseplanen räknar med uppförande av 4 byggnader, av vilka tre med tre och en med fyra våningar. Antalet eldstäder beräknas till 324 och priset per eldstad till 2 300 kronor.

¹ Härmed avses sålunda de marinen tillhörande delarna från Allmänna gränd till sundet mellan Djurgården och Beckholmen, innefattande bland annat den s. k. Djurgårdsstaden och Gröna Lunds tivoli.

Det sammanlagda tomtpriset beräknas till 745 200 kronor. Lägges här-till industriområdets uppskattade värde, 4 280 000 kronor, erhålles enligt alternativ I ett värde å Beekholmen, dockorna oräknade, av *sammanlagt 5 025 200 kronor*.

Alternativ II kommer, med samma beräkning för industriområdet, men med en våning högre byggnadshöjd, fram till en värdering, dockorna fortfarande oräknade, av *sammanlagt 5 246 000 kronor*.

d) Skeppsholmen.

Enligt utredningens direktiv berör förslaget endast nuvarande *varvsområdet*, medan den övriga, större och för allmänheten nu öppna delen av Skeppsholmen lämnas oförändrad. Den å nuvarande varvet tänkta bebyggelsen berör dock stationsområdet i så måtto, att den sträcker sig in på exercisskolans nuvarande plan, varför förslagets genomförande skulle medföra rivandet av kasern II. Då denna byggnad sedan länge ingår i det allmänna medvetandet som en av holmens huvudbyggnader och som en karakteristisk del av dess traditionella bebyggelse, ställer sig utredningen i princip betänksam mot denna del av förslaget. Betraktas emellertid förslaget endast såsom ett underlag för värderingen, spelar denna detalj mindre roll.

För att giva avsedd parkkaraktär åt hela holmen har förslagsställaren uppdelat byggnaderna å varvsområdets strand i mindre enheter med grönska emellan. Området anses av förslagsställaren vara ur alla synpunkter utomordentligt värdefullt såsom bostadsområde. Grundförhållandena äro utmärkta. Den enda olägenheten är att området till största delen sluttar mot norr, vilken olägenhet emellertid delvis upphäves genom det tänkta, öppna byggnadssättet.

Den i *alternativ I* föreslagna bebyggelsen omfattar 29 hus, samtliga med endast fyra våningar. Antalet eldstäder beräknas till 2 036 och priset per eldstad till 2 500 kronor.

Den i anspråk tagna tomtytan uppgår till något över 35 000 kvm. Då Skeppsholmens areal uppgår till något över 166 000 kvm., omfattar bebyggelsen således endast cirka 21 % av arealen, koncentrerad till nuvarande varvsområdet. Återstoden, cirka 125 000 kvm., lämnas oberörd såsom park, med endast den bebyggelse, som redan för närvarande finnes.

Alternativ I utmynnar i en värdering av varvsområdet å Skeppsholmen till *sammanlagt 5 090 000 kronor*.

Alternativ II, som räknar med samma bebyggelse, men fem våningars byggnadshöjd, värderar samma område till *sammanlagt 6 360 000 kronor*.

e) Kastellholmen.

Den enda bebyggelse, som, enligt förslagsställarens mening, lämpligen kan förekomma å Kastellholmen är friliggande, privata bostadshus med ringa höjd. Härigenom skulle holmens nuvarande karaktär ej förtryckas. De föreslagna byggnaderna uppföras å samma platser, där redan förut byggnader av yngre datum finnas. Det antages att bostadstomterna å området komma att bliva synnerligen begärliga. Priset per normaleldstad är här satt till 4 000 kronor, vilket ungefär torde motsvara de priser, som tomter inom den s. k. Diplomastaden betinga.

Den i *alternativ I* föreslagna bebyggelsen omfattar 8 hus, vardera med två våningar och inredd vind. Antalet eldstäder beräknas till 217.

Den i anspråk tagna tomtytan utgör 6 740 kvm. Då holmens hela areal uppgår till något över 29 000 kvm., är sålunda den föreslagna bebyggelsen synnerligen gles, i det den omfattar endast vid pass 23 % av hela området.

Alternativ I utmynnar i en värdering av Kastellholmen till *sammanlagt 868 000 kronor*.

Alternativ II, som således fortfarande räknar med en våning högre byggnadshöjd, värderar området till *sammanlagt 1 212 000 kronor*.

Sammanfattning av värderingssummorna.

Värderingssummorna för de båda alternativen bliva sålunda

	Alternativ I.	Alternativ II.
För Området från Djurgårdsbron till		
Allmänna gränd	kr. 9 034 000:—	kr. 10 841 500:—
» Området söder om Allmänna gränd	» 3 442 400:—	» 4 413 600:—
» Beckholmen	» 5 025 200:—	» 5 246 000:—
» Varvsområdet å Skeppsholmen	» 5 090 000:—	» 6 360 000:—
» Kastellholmen	» 868 000:—	» 1 212 000:—
Summa Kronor	23 459 600:—	Kr. 28 073 100:—

Då förslagsställaren uppskattar exploateringskostnaderna till 3 240 000:— kronor, uppstå följande nettovärderingar:

Alternativ I	Kronor 20 219 600:—
Alternativ II	» 24 833 100:—

I förslaget har icke medtagits värdet av de arealer, som, inom de till exploatering föreslagna områdena — Skeppsholmen utom varvsområdet således oräknat — avses för parker. Dessa arealer upptaga över 60 000 kvm. Förslagsställaren uppskattar värdet av råmark inom det ifrågavarande området till, lågt räknat, mellan 200 och 100 kronor per kvm. Med tillämpande av den *lägsta* av dessa siffror skulle sålunda värdet av parkarealen bliva lägst 6 000 000 kronor.

De slutliga värderingssiffrorna för de delar, som beröras av förslaget, skulle sålunda enligt arkitekt Ahlberg bliva

Alternativ I	Kronor 26 219 600:—
Alternativ II	» 30 833 100:—

Utredningen saknar anledning att närmare ingå på arkitekt Ahlbergs förslag annat än såsom underlag för värderingen av örlogsstationens nuvarande område och i detta avseende närmast såsom en av grundvalarna för underhandlingarna med Stockholms stad. Betraktas förslaget ur statens-säljarens synpunkt torde emellertid kunna fastslås att detsamma — i full överensstämmelse med utredningens direktiv — räknar med faktorer, som äro en strängt affärsmässig värdering främmande liksom det även kännetecknas av ett för en säljare högst ovanligt hänsynstagande till hos köparen eventuellt befintliga estetiska och kulturella intressen. Av i annat sammanhang anförda skäl måste dock största hänsyn tagas till dessa intressen och har utredningen

ytterligare understrukit denna sin åsikt genom att i huvudsak räkna med alternativ I, d. v. s. de lägre byggnadshöjderna.

Arkitekt Ahlbergs förslag utelämnar vissa här förut betraktade värderingsobjekt, nämligen arealen av Skeppsholmen utom varvsområdet, kajer och strandskoningar, vattenrätt, samtliga åbyggnader och befintliga dockor. Förslagets huvudalternativ slutar dock på en värderingssumma av, i runt tal, 26 miljoner kronor. Tillägges värdet av nyssnämnda, till summorna ej särskilt specificerade värderingsobjekt, kommer man således i denna värderingskalkyl fram till en summa av *omkring 30 miljoner kronor*.

Utlåtande och förslag av Djurgårdskommissionen.

I ett till utredningen i april 1930 efter vissa preliminära förhandlingar ingivet »P. M. beträffande värdet av staten nu tillhöriga och av Kungl. Flottan disponerade Skeppsholmen, Kastellholmen, Beckholmen, Djurgårdstaden samt Galärvarvet å Djurgården vid en exploatering till bebyggande», anför och föreslår kommissionens ordförande, överstelöjtnant Ingemar Petersson, i stort sett följande:

Storleken av ifrågavarande områden beräknas utgöra:

A. Skeppsholmen (incl. varvsområdet) cirka	164 000 kvm.
B. Djurgården (utom kyrkogården)	139 000 »
C. Kastellholmen	27 000 »
D. Beckholmen	59 000 »
Summa	389 000 kvm.

På grund av områdenas karaktär och läge förutsättes, att högst betydande områden måste avsättas till parker. Särskilt gäller detta den mot Skeppsbron vettande delen av Skeppsholmen samt Nordiska Museets omgivningar. Hela Kastellholmen anses därjämte böra reserveras som park.

Vad Beckholmen beträffar föreslås, att Stockholms stad förvärvar hela holmen med dockor och verkstäder för att i sin tur utarrendera anläggningarna till ett varvsföretag. Härigenom blir det nämligen möjligt för staden att utan oskäligen kostnader för skadeersättningar i sinom tid anordna den broförbindelse (Österbron) till Södermalm, som förr eller senare måste komma till stånd.

De arealer, som skulle kvarstå för exploatering till bebyggelse, beräknas till:

A. å Skeppsholmen	45 400 kvm.	tomtmark
B. å Djurgården	58 600 »	»
Summa	104 000 kvm.	tomtmark.

Av dessa arealer skulle kunna utvinnas nedanstående arealer *byggnadsmark*: (= husets grundyta)

A. å Skeppsholmen	29 550 kvm.
B. å Djurgården	45 000 »
Summa	74 550 kvm.

En areal, motsvarande hälften av tomtmarken måste beräknas kostnadsfritt

avstås för gator och öppna platser. De arealer, som sålunda avstås till staden, utgöra:

A. å Skeppsholmen	22 700 kvm. gatumark
B. å Djurgården	29 300 » »
Summa	52 000 kvm. gatumark.

Dragas ovan angivna tomtmarks- och gatuarealer från respektive områdens totalareal, erhållas de arealer, som bära mot ersättning överlämnas till Stockholms stad för att användas till parker, eventuellt utläggas till bredare gator (allégator).

A. Skeppsholmen.

Totalareal	164 000 kvm.
Tomtmark	45 400 kvm.
Gatumark	22 700 » 68 100 »
Återstår för parker och (ev.) allégator	95 900 kvm.

B. Djurgården.

Totalareal	139 000 kvm.
Tomtmark	58 600 kvm.
Gatumark	29 300 » 87 900 »
Återstår för parker m. m.	51 100 kvm.

Härtill kommer hela Kastellholmen med 27 000 kvm., varigenom totala arealen parkmark skulle bliva 174 000 kvm.

Procentuellt ställer sig fördelningen av park-, gatu- och tomtmark m. m. enligt förslaget på följande sätt:

A. Skeppsholmen.

Parkmark	(95 900 kvm.)	58,5 %
Gatumark	(22 700 »)	13,9 %
Tomtmark	(45 400 »)	27,6 %

B. Djurgården.

Parkmark	(51 100 kvm.)	36,7 %
Gatumark	(29 300 »)	21,1 %
Tomtmark	(58 600 »)	42,2 %

C. Kastellholmen.

Parkmark	(27 000 kvm.)	100,0 %
----------	---------------	---------

D. Hela området.

Parkmark	(174 000 kvm.)	44,7 %
Gatumark	(52 000 »)	13,4 %
Tomtmark	(104 000 »)	26,7 %
Industriområde (Beckholmen)	(59 000 »)	15,2 %

De arealer, som enligt förslaget anses kunna inbringa köpeskillingar, utgöra dels tomtmarken, dels parkområdena och industriområdet.

Vad beträffar *byggnadsmarken* förutsättes, att å Skeppsholmen de i slutna kvarter byggda husen skola erhålla 5 våningar jämte vindsvåning. De fristående husen skulle erhålla blott 2 våningar. Å Djurgårdsområdet förutsätts hus om 4 våningar jämte inredd vind. Eldstadsantalet beräknas efter 30 kvm. golvyta per eldstad till:

A. å Skeppsholmen	.....	5 360 st.
B. å Djurgården	.....	7 500 »
		Summa 12 860 st.

Markkostnaden per eldstad beräknas i medeltal till:

A. å Skeppsholmen	.....	2 500:— kronor
B. å Djurgården	.....	1 750:— »

Sammanlagda värdena å tomtmark bliva med användande av dessa priser:

A. å Skeppsholmen	.....	cirka 13 400 000:— kronor
B. å Djurgården	.....	» 13 125 000:— »
		Summa 26 525 000:— kronor.

Vad beträffar *parkmarken* framhålles, att denna till sin huvudsakliga del består av den mot staden liggande delen av Skeppsholmen samt hela Kastellholmen. Ett bruttopris för parkmarken av 50 kronor pr kvm. anses skäligt, och med utgångspunkt från detta pris beräknas sammanlagda värdet för parkmarken till:

A. Skeppsholmen	cirka	.....	4 800 000:— kronor
B. Djurgården	»	.....	2 050 000:— »
C. Kastellholmen	»	.....	1 350 000:— »
			Summa 8 200 000:— kronor.

Förslaget räknar vidare med att Beckholmen bör hava ett saluvärde av 100 kronor per kvm. eller sammanlagt 5 900 000 kronor.

Sammanföras de olika värderingssummorna, kommer sålunda förslaget till följande resultat:

Tomtmarken	.....	26 525 000:— kronor
Parkmarken	.....	8 200 000:— »
Beckholmen	.....	5 900 000:— »
		Summa 40 625 000:— kronor.

Vad exploateringskostnaderna beträffar förutsättes, att ledningar för gas, vatten och elektricitet såsom medförande inkomst, betalas av staden. Kostnaderna för gaturegleringar, beläggning och avlopp beräknas genomsnittligt till 20 kronor per kvm. gatumark och skulle sålunda bliva:

Å Skeppsholmen	.....	454 000:— kronor
Å Djurgården	.....	586 000:— »
		Summa 1 040 000:— kronor.

Härvid har räknats med, att endast 55 % av gatuarealen förses med varaktig beläggning, under det att den övriga arealen förses med grusbana, gräsmattor och alléträd.

På exploatören skulle vidare falla kostnaderna för muddringar och fyllningar speciellt å Djurgårdsområdet samt för strandskoningar. Dessa kostnader beräknas överslagsvis till cirka 3 000 000 kronor.

Totala exploateringskostnaderna skulle sålunda belöpa sig till cirka 4 040 000 kronor, vilken summa i förslaget avrundas uppåt till 4 125 000 kronor. kronor.

Enligt Djurgårdskommissionens förslag skulle sålunda exploateringsens ekonomiska resultat kunna anses medföra *ett överskott för företagen av cirka 36 500 000 kronor*. Härvid äro eventuella ränteutgifter *icke* medräknade. Exploateringstiden beräknas till omkring 5 å 8 år.

Djurgårdskommissionen kommer sålunda, med delvis andra utgångspunkter och grundläggande siffror, till det resultatet, att en exploatering genom statens egen försorg ej blott är möjlig utan även att en sådan exploatering skulle inbringa större belopp än vad utredningen på andra vägar kommit fram till.

Vad den angivna värderingssumman beträffar, framgår att i densamma ingår ett belopp av 8 200 000 kronor, vilken summa Stockholms stad förutsättes villig att betala för parkmarken trots att staden ej skulle få övertaga området i dess helhet. Enligt vad utredningen kunnat inhämta, är denna förutsättning icke förhanden, varför de beräknade värdena torde böra väsentligen reduceras. Med hänsyn härtill kommer man även med Djurgårdskommissionens beräkning fram till en värderingssumma av *omkring 30 miljoner kronor*.

Underhandlingar och förslag till överenskommelse med Stockholms stad.

I skrivelse den 17 oktober 1929 meddelade Stadskollegiet, såsom i det föregående omnämnts, att till stadens representanter vid förhandlingarna angående ett eventuellt överlåtande till staden av örlogsstationens område i Stockholm utsetts borgarråden *H. Sandberg* och *G. Söderlund*. Förhandlingarna mellan utredningen och de sålunda utsedda representanterna för staden inleddes omedelbart och pågingo till den 5 december 1930, då parterna enades om följande förslag till avtal:

»Emellan 1929 års Flottstationsutredning å Kungl. Maj:ts och Kronans vägnar, å ena, samt undertecknade, Harry Sandberg och G. Söderlund, å Stockholms stads vägnar, å andra sidan, är denna dag träffat följande

Avtal.

Kungl. Maj:t och Kronan försäljer härigenom till Stockholms stad *dels* Skepps- och Kastellholmarna med däremellan beläget avstyckat vattenområde, eller stadsägorna n:r:is 181, 182, 183 och 184, *dels* det s. k. Galärvarvet, å bilagda karta¹ (bilaga 1) betecknat med grön färg, *dels* Beckholmen eller fastigheten n:r 7 i kvarteret Grönland, *dels* ock det å bilagda karta (bilaga 1) med röd färg betecknade området av den s. k. Djurgårdsstaden, vilket område innefattar, förutom gatumark och utfyllningar, den efter fränskiljande av gatumark enligt fastställd stadsplan återstående del av förra tomten n:r 1 i kvarteret Masten, vilken del i areal innehåller 1 210.3 kvadratmeter, tomten n:r 3 i kvarteret Masten, den del av tomten n:r 1 i kvarteret Trädgården, som Kronan förvärvat genom ett mellan Kungl. Marinförvaltningen och Stockholms stads drätselnämnds första avdelning den 24 september och 1 oktober 1918 upprättat kontrakt, tomten n:r 2 i kvarteret Trädgården, tomten n:r 1 i kvarteret Lodsachska varvet, tomterna n:r:is 1, 3, 4, 6, 7, 8 och 11 i kvarteret Krigsmanskassan, tomterna n:r:is 2, 3 och 4 i kvarteret Bergsklippan, tomterna n:r:is 3 och 4 i kvarteret Skeppsholmsviken, de två områden, som genom Byggnadsnämndens beslut den 13 oktober 1915 avstyckats för att ingå i tomten n:r 5 i kvarteret Skeppsholmsviken, det ena om 538.6 kvadratmeter från tomten n:r 6 i kvarteret Fyrkanten och det andra, numera betecknat stadsägan n:r 42, om 4 kvadratmeter från Bomslupsgränden, de två områden, det ena om 1 260.1 kvadratmeter och det andra om 38 kvadratmeter, som genom Byggnadsnämndens nyssnämnda beslut avstyckats, det förra från tomten n:r 6 i kvarteret Fyrkanten för att utläggas till Falkenbergsgatan och Djurgårdsstrand och det senare, numera betecknat stadsägan n:r 43, från Bomslupsgränden för att utläggas till Djurgårdsstrand samt stadsägorna n:r:is 35, 36, 37, 38 och 39. Försäljningen omfattar jämväl den rätt till strand, vat-

¹ I avtalet omförmälda kartor finnas endast bilagda originalexemplaren.

ten och utfyllningar utanför den försålda marken, som kan tillkomma Kronan, ävensom broarna till Skepps- och Kastellholmarna.

Tillika överlåter Kronan till staden den Kronan enligt avtal den 24 september och 1 oktober 1918 mellan Kungl. Marinförvaltningen och stadens drätsel-nämnds första avdelning tillkommande förköpsrätt till den å ofri eller Amiralitetskrigsmanskassans grund belägna fastigheten n:r 9 i kvarteret Krigsmanskassan.

Köpeskillingen är beräknad till trettio millioner (30 000 000) kronor, och skola i övrigt följande försäljningsvillkor gälla.

1:o

Staden tillträder det försålda området av den s. k. Djurgårdsstaden, å bilagda karta (bilaga 1) betecknat med röd färg, och den å samma karta med gul färg betecknade delen av Beckholmen den 1 juli 1932 eller den tidigare dag, som, enligt överenskommelse mellan parterna kan bli bestämd. Återstående delar av de försålda fastighetskomplexen tillträdas i den mån den ifrågasatta förflyttningen av Kungl. Flottans station äger rum och de särskilda områdena i anledning därav bli för flottan obehövliga, dock att Skepps- och Kastellholmarna skola i sin helhet tillträdas samma dag; och skall Kungl. Marinförvaltningen minst ett år i förväg meddela stadens fastighetsnämnd underrättelse om när i enlighet härmed tillträdet till ett område kan ske.

2:o

Av köpeskillingen skola nio millioner (9 000 000) kronor erläggas den 1 juli 1932 eller den tidigare dag, som enligt mom. 1:o här ovan kan varda bestämd för tillträdet av Djurgårdsstaden och angivna del av Beckholmen. Återstående tjugoen millioner (21 000 000) kronor skola erläggas, i den mån staden tillträder övriga områden av de försålda fastigheterna, och fördelas efter områdenas markareal; dock skall sådan delbetalning för tillträtt område erläggas tidigast ett år efter det att Fastighetsnämnden erhållit den i näst föregående moment föreskrivna underrättelsen att tillträde av området kan ske.

3:o

De å de försålda områdena befintliga maskinella anordningar, som eljest enligt lag äro att anse såsom tillhörighet till fast egendom, ingå icke i försäljningen, såvida de ej tillhöra dockanläggningarna å Beckholmen. Till den del de ej äro bortförda från den fastighet de tillhöra, innan staden tillträder denna, skola de dock tillfalla staden utan särskild ersättning. Vid borttagande av sådan anordning, som här avses, skall Kronan tillse att minsta möjliga skada åstadkommes å fastigheten. Å örlogsvarvet — inom nuvarande varvstängsel — befintliga byggnader samt maskinella anordningar av nyss anford natur äger dock Kronan att efter eget val låta riva, bortföra eller kvarbli.

4:o

Kronan berättigas att för en tid av minst 25 år efter den bestämda tillträdesdagen för Marinens räkning hyra de å bilagda karta (bil. 2) med I, II, III och IV, betecknade byggnaderna¹, och må Kronan på egen bekostnad förändra och

¹ I = Västra längan av den s. k. Långa raden.

II = Sjökarteverkets byggnad.

III = Sjökrigsskolans byggnad.

IV = Kasern III.

ombygga den med IV betecknade byggnaden till övningslokal för sjökrigsskolan, dock med bibehållande av byggnadens exteriör. Underhållet av byggnaderna skall under hyrestiden bestridas av Kronan och hyresbeloppen beräknas med hänsyn härtill. Parterna skola äga ömsesidig rätt att påkalla omreglering av hyran vart femte år. Skulle överenskommelse om hyresbelopp ej kunna träffas, skall detsamma bestämmas av en skiljenämnd bestående av tre personer, av vilka Kungl. Marinförvaltningen utser en, stadens fastighetsnämnd en och de sålunda utsedda, eller, om de ej kunna enas, Överståthållarämbetet den tredje. Kostnaderna för skiljenämnden skola betalas av Kronan och staden till hälften vardera. Parterna utgå från att Kronan även efter utgången av nämnda tid skall äga förhyra dessa byggnader för en på enahanda sätt bestämd hyra, i den mån byggnaderna ej då äro behöfliga för något stadens ändamål.

Skulle staden vilja uthyra andra av de å Skeppsholmen vid tillträdet befintliga byggnaderna än de nu nämnda, skall Kronan hava företrädesrätt att för Marinens räkning förhyra dem på enahanda villkor, staden kan erhålla av annan.

5:o

Staden äger att på detta kontrakt söka lagfart å de försålda fastigheterna, och skall Kronan den dag, då staden erlägger första avbetalningen å köpeskillingen, till staden avlämna hos Kronan befintliga, fastigheterna avseende äganderättshandlingar och tomtkartor ävensom gällande hyreskontrakt avseende de fastigheter, staden då tillträder.

6:o

Kronan ansvarar för att de försålda fastigheterna icke besväräs av penninginteckning.

7:o

Staden uppbär avkastningen av de särskilda fastigheterna, i den mån den belöper på tiden från och med dagen för stadens tillträde av fastigheterna, samt ansvarar för fastigheternas på samma tid belöpande onera och utskylder.

8:o

Kostnaderna för lagfart å detta fång betalas av staden ensam.

9:o

Detta avtal äger giltighet allenast under förutsättning, att detsamma varder godkänt av Stockholms stadsfullmäktige före den 1 april 1931 genom beslut, som varder vederbörligen fastställt, samt av Kungl. Maj:t och Riksdagen före den 1 juli 1931.

Härav äro två lika lydande exemplar upprättade.

Stockholm den 5 december 1930.

P. ALBIN HANSSON.

HARRY SANDBERG.

OTTO LYBECK.

G. SÖDERLUND.

H. G. HAMMAR.

IVAR FALKMAN.

T. Hagman.

Såsom av förslaget framgår förutsättes, *dels* att sjökrigsskolan och sjökarte-verket kvarbliva i sina nuvarande lokaler, *dels* att sjökrigsskolan beredes tillfälle att ur lokalsynpunkt lösa frågan om kadetternas inkasernering samt erhåller en för ändring till övningslokal lämplig byggnad, *dels* ock att marinen erhåller företrädesrätt att förhyra övriga byggnader å Skeppsholmen på enahanda villkor, som staden av annan kan erhålla. Den i avtalet nämnda köpeskillingen överensstämmer med utredningens beräkningar. Utredningen finner — med hänsyn till dess i det föregående anförda synpunkter, att exploatering för byggnadsändamål av stora delar av det till överlåtelse föreslagna området måste i det allmännas intresse betraktas såsom utesluten, och att även utnyttjandet av övriga delar måste ske med sådana hänsyn till områdets läge och beskaffenhet att högre markvärden ej böra ifrågasättas — avtalets villkor skäliga. På grund härav, och då avtalet även lämnar erforderlig grundval för en ny örlogsstationsanläggnings finansiering, tillstyrker utredningen detsammes godkännande.

Läget av en ny örlogsstation.

Beträffande de militära synpunkterna ifråga om valet av plats för en ny örlogsstation har chefen för marinstaben anfört i huvudsak följande:

»I samma mån som stridsmedlen såväl till sjöss som till lands blivit alltmera rörliga, artilleriets skottvidder ökats, förbindelsemedlen fullkomnats och luftstridskrafterna utvecklats, hava de områden, som ett nutida krig omspänner, väsentligen förstorats. Som regel kan man därför icke numera fästa avgörande vikt vid försvaret av ett visst, avgränsat ökomplex, terrängparti eller avskild del av det försvarsområde, där huvudstaden bildar centralpunkten, om överhuvudtaget fientliga stridskrafter intränga i detta område. Försvaret av Stockholm, dess omgivningar och skärgård måste därför ses i långt vidare skala än förr, och försvaret mot anfall luftledes, sjöledes eller — efter landstigning — landledes förläggas på stort avstånd från staden och taga sin början redan till sjöss. Ur denna synpunkt är man vid val av plats inom Stockholms skärgård för en utflyttad örlogsstation numera ej nödtvunget hänvisad till ett område med egna, naturliga försvarsmöjligheter, varför dylikt val kan ske mera obundet än tillföre.

Ur sjöstridskrafternas synpunkt vore det en fördel om stationen förlades långt ut i skärgården, härvid naturligtvis förutsatt, att det militära skyddet vore pålitligt. Härigenom skulle nämligen operationslinjerna förkortas. Detta militärt-nautiska önskemål får emellertid icke vara bestämmande. Skydd mot luftanfall över havet fordrar bl. a., att sådana anfall kunna i god tid upptäckas, vilket i sin ordning pekar på ett så indraget läge som möjligt. Vidare bör stationsanläggningen vara i möjligaste mån undandragen beskjutning med långskjutande fartygsartilleri från öppna havet. Dessa olägenheter skulle dock i någon mån kunna upphävas, om en långt ut belägen stationsanläggning erhöile läget motsvarande fasta och andra försvarsanordningar.»

Utredningen har funnit, att sådana försvarsanordningar skulle komma att medföra så högst betydande kostnader, att deras ifrågasättande är av ekonomiska skäl fullkomligt uteslutet. Redan de ekonomiska skälen anvisa därför ovedersägligen en plats, där särskilda försvarsanläggningar ej bliva nödvändiga på grund av örlogsstationens tillkomst. Allt detta talar för, att stationen, om dess utflyttning skall vara ur ekonomisk synpunkt överhuvudtaget tänkbar, bör förläggas till en plats innanför Oxdjupet. Till samma resultat hava även tidigare utredningar, om än ur delvis andra synpunkter, kommit.

Bl. a. av ovan anförda skäl hava till utredningen på enskild väg inkomna förslag om örlogsstationens förläggning till Nynäshamn och Kapellskär ej upptagits till närmare behandling.

När man sålunda kommit till den slutsatsen, att en plats måste väljas, som ej tvingar till anläggandet av särskilda försvarsanordningar, följer därav ytterligare, att platsen ifråga även bör vara belägen inom det luftförsvarssystem, som för huvudstaden finnes eller kan bli anordnat. Ur lantmilitär synpunkt bör dessutom stationen vara så belägen, att särskilda lantstridskrafter ej behöva avdelas för dess skydd, utan bör detta skydd kunna inbegripas i det, som lämnas huvudstaden. Såväl av ovan anförda som av andra nedan närmare utvecklade synpunkter kommer en plats å *Lidingö* i förgrunden.

En granskning av stationsfrågans historik giver vid handen, att under årens lopp ej mindre än ett 20-tal platser varit föreslagna till eller undersökts för en eventuell ny örlogsstation. Flera av dessa platser äro numera ur räkningen. Andra äro så belägna, att en stationsanläggning skulle medföra högst betydande kostnader redan för anläggningen såsom sådan, var till kommer, att den mer eller mindre isolerade belägenheten skulle påkalla ytterligare dryga kostnader dels för upprättande av erforderliga kommunikationer — i vilka järnvägsförbindelse bör ingå — dels för ordnande av bostäder för personalen. Redan sistnämnda fordran utesluter av ekonomiska skäl praktiskt taget alla platser, som ej äro belägna i mer eller mindre omedelbar närhet av ett större samhälle, som i och för sig kan fylla en del av bostadsbehovet, samtidigt som det kan beräknas, att den enskilda företagsamheten därutöver bidrager till frågans lösande. För en annorlunda, isolerat belägen plats skulle ju annars gälla varken mer eller mindre än att uppbygga en hel liten stad för tusentals personer. Även om häremot kan invändas, att det för bostäder nedlagda kapitalet på grund av inflytande hyresmedel kan betraktas som räntabelt, måste det dock anskaffas och därför inrymmas i kostnadsberäkningarna med skäligt belopp. De egentliga anläggningskostnaderna, d. v. s. för station och varv, bliva därtill, även med iakttagande av all sparsamhet, i och för sig så höga, att, om man vill komma fram till ett förslag, som är ur ekonomisk synpunkt tänkbart att genomföra, en plats måste väljas, där kommunikations- och bostadsproblemet kan på grund av platsens läge betraktas såsom i väsentlig grad från början löst. Ses problemet ur denna synvinkel, finner man snart, att såväl flera förut ifrågasatta som annars ur lägesynpunkt lämpliga platser ej numera böra komma i fråga.

Även här senast anförda skäl tala sålunda till förmån för Lidingö, och i själva verket ansåg sig utredningen på ett ganska tidigt stadium av sitt arbete kunna konstatera, att en ur såväl ekonomiska som andra synpunkter lämplig plats knappast stode att finna utanför Lidingö. Olika platser inom Lidingöområdet hava också tidigare åtskilliga gånger varit föremål för undersökningar i och för en stationsanläggning, och må bland dessa nämnas Elvvik, Bosön, Södergarn, Gåshaga, Hustega och Sticklinge. Lidingö fyller väl alla rimliga krav på såväl kommunikationer som bostadsresurser, vilket särskilt gäller de platser, som väljas i närheten av de tätare bebyggda delarna av ön. Avståndet till huvudstaden är ej heller längre än att personal, som ej kan eller ej önskar erhålla bostad i örlogsstationens närhet, utan alltför stora svårigheter kan kvarbo i huvudstaden.

Utredningen finner visserligen ingalunda uteslutet, att ur militära, nautiska och måhända även andra synpunkter i och för sig lika lämpliga platser för örlogsstationens anläggning stå att finna inom Stockholms skärgård utanför Lidingö. Sådana platser komma emellertid att medföra så väsentligt ökade kostnader för ordnandet av kommunikationer och bostäder eller anläggandet av särskilda försvarsanordningar eller bådadera, att de på grund av de ekonomiska synpunkterna måste lämnas ur räkningen.

Av å Lidingö tillgängliga markområden har utredningen ansett sig böra närmare undersöka samt utarbета förslag till ny örlogsstation å följande platser (se karta, bil. 6), nämligen

Gåshaga-Käppala,

Skärsätra-Mölna,

Elvvik och

Sticklinge.

Den nya örlogsstationens allmänna anordnande.

Utredningen har beräknat den nya anläggningen för samma uppgifter som de, för vilka den nuvarande avses. Förslagen innebära alltså ett utflyttande av anläggningen till den omfattning, som den genom 1925 års försvarsordning erhållit. Undantag bilda dock anstalterna för personalens idrott och fysiska fostran, vilka å den nuvarande anläggningen saknas eller äro ytterst bristfälliga. Ett tillgodoseende av kraven på sådana anstalter finner utredningen ofrånkomligt ej blott med hänsyn till att örlogsstationen lämnar Stockholm och dess resurser i berörda avseenden, utan även därför, att den nya anläggningen annars skulle i ett mycket viktigt avseende brista i tidsenlighet och utesluta en av de betydelsefullaste förutsättningarna för manskapets hälsa och trevnad. Ej oväsentliga kostnader samt stora utrymmen hava därför beräknats för idrottsplan, idrotts-, sim- och tennishall, kall- och varmbadhus m. m. Likaså har utredningen räknat med en samlingslokal för arbetare, ehuru dylik ej finnes å den nuvarande stationen.

I enlighet med ovan angivna förutsättningar hava utrymmen beräknats för samma fartygs- och båtantal som å nuvarande anläggning, dock med särskilt iakttagande av att utrymmet även måste vara tillräckligt för det fartygsbestånd, som efter genomförandet av gällande ersättningsbyggnadsprogram kan påräknas. Utredningen har vidare räknat med tillfällig förläggning till stationen av större fartygstyper såsom pansarskepp av »Sverige»-typ och kryssaren »Gotland», liksom även med att pansarskepp av nämnda typ i en framtid kunna tänkas komma att tillhöra stationen.

Utredningen har förutsatt, att i fredstid omkring 25 % av de till örlogsstationen hörande fartygen befinna sig på expedition året runt samt att ytterligare omkring 25 % rustas för sommarexpeditioner.

I samtliga nyanläggningsförslag har utredningen räknat med större eller mindre utfyllningar i vattnet. Från vederbörande vattendomstol har under hand inhämtats, att dylika utfyllningar med av desamma uppkommande smärre förändringar i strandkonturen ej behöva hänvisas till vattendomstolen så länge den allmänna sjöfarten icke skadas eller lider intrång.

Stationen.

De *allmänna byggnader och anordningar*, som vid nyanläggning beräknas behöva uppföras inom stationen äro bl. a.:

- kanslibyggnad för stationsbefälhavaren,
- kanslibyggnad för chefen för underofficers- och sjömanskårerna m. fl.,
- byggnader för stationsintendenturen jämte verkstad och förråd,
- kasern för 800 man,
- matinrättning, omfattande kokhus, matsal och logement för kökspersonalen,
- marketeri,
- sjukstuga,
- bad- och tvättinrättning jämte värmecentral,
- underofficers-, korprals-, rekryt- och radioskola,

exercishus med gymnastiksal och simhall m. m.,
 exercisplan,
 korthålls- och pistolskjutningsbana,
 skolskjutningsbana för karbin,
 idrotts- och tennishall,
 idrottsplan,
 kallbadhus,
 radiostation och salutbatteri,
 mässbyggnader för officerare, underofficerare, flaggkorpraler och korpraler,
 samlingslokal för arbetare samt, i vissa fall,
 saluhall.

Kanslibyggnaden för stationsbefälhavaren uppföres i 2 våningar, inrymmande ämbetslokaler för stationsbefälhavaren jämte militär- och civilexpeditioner, arkiv med bombfri källare, telefonstation m. m.

Kanslibyggnaden för kårchefen m. fl., som uppföres i 3 våningar, utgör den centrala fasadbyggnaden i kasernkomplexet och inrymmer ämbetslokaler för kårchefen, kasernbefälhavaren och kompanicheferna jämte expeditioner, stationskrisgrätten, rum för veckohavande officerare m. fl., högvakt, arrestlokaler samt arkiv.

Byggnaderna för stationsintendenturen jämte verkstad och förråd utgöras av *stationsintendenturens expeditiionsbyggnad*, uppförd i två våningar, inrymmande stationsintendenturens expeditioner och arkiv, kassakontor och proviantförråd, samt

stationsintendenturens förrådsbyggnad, uppförd i två våningar med vindsvåning, inrymmande beklädnadsverkstad, förrådsexpeditioner, sängpersedel och sjukvårdsförråd, stambeklädnadsförråd och bevaringsbeklädnadsförråd.

Vad *kasernen* beträffar hava organisationssakkunniga på grundval av 1925 års försvarsordning beräknat ett utrymme för 650 man. Stationsbefälhavaren i Stockholm har emellertid i skrivelse till utredningen framhållit, att den praktiska erfarenheten påvisat att detta utrymme är för lågt räknat. Då de rustade fartygen inkomma till stationen, är det nämligen stundom nödvändigt, att, på grund av mera omfattande reparationer eller andra arbeten ombord, förlägga hela besättningen — vilken sålunda kan bestå såväl av personal tillhörande Karlskrona station som personal från Stockholms station, vilken i beräkningen av platsbehovet upptagits som sjökommenderad året runt — i land. Utrymme för dylika tillfälliga förläggningar saknas, varför i sådana fall det utdömda kasernfartyget *Vanadis* måst anlitas. Att utnyttja detta fartyg på den nya stationen är givetvis uteslutet. Även om sålunda ett kasernutrymme för 650 man är tillräckligt för stationens egen personal, bör med hänsyn till nyssnämnda tillfälliga förläggningar ett visst reservutrymme beräknas. Av här anförda skäl har utredningen ansett sig böra räkna med ett kasernutrymme för 800 man vid normalbeläggning. Med normalbeläggning avses, i överensstämmelse med organisationssakkunniga, en förläggning, enligt vilken för varje man beräknas en luftkub av omkring 12 kbm., och där manskapet, utan att behöva trängas, erhåller erforderligt utrymme i övrigt, såsom i avseende å sängarnas placering, förvaringsplatser för sina tillhörigheter, dusch- och tvättrum m. m.

Kasernen uppföres med två flygelbyggnader, omslutande en kaserngård. Den uppföres i tre våningar med vindsvåning och inrymmer sammanlagt 50 logement för 16 man vid normal beläggning, dagrum, skrivrum och läsrum, rum för kasernunderbefäl m. m., samlingsrum, kasernverkstäder, kasernuppbörd, matinrättnings proviantförråd samt i vindsvåningarna rustkammare.

Matinrättningens byggnader utgöras av:
matsalsbyggnad, uppförd i en våning, med matsalar för 600 man samt för underofficerare och flaggkorpraler, utlämningsrum m. m. och

kokhusbyggnad, uppförd i en våning, med kök, diskrum, renseri, brödrum, matsalsuppbördsmanuens expedition samt logement för kökspersonalen m. m.

Marketerbyggnaden uppföres i en våning inrymmande försäljnings- och spisningslokaler samt bostad för föreståndaren.

Sjukstugan uppföres i två våningar med mottagningslokaler för läkare och tandläkare, polikliniker, en mindre operationssal, väntrum, mörkrum, isoleringsavdelning med 9 sängplatser, steriliseringsavdelning, kliniskt laboratorium, 2 sjuksalar med vardera 15 sängplatser, dagrum, sköljrum, bostad för sjuk-sköterska, rum för sjukvårdare, bad- och toalettrum samt plats för förvaring av Förste Läkarens uppbörd, förråd m. m.

Bad- och tvättinrättning jämte värmecentral anordnas i två envåningsbyggnader, inrymmande i ena byggnaden badinrättning för 75 man med bassäng, avklädningsrum, karbad och duschar samt i den andra tvättinrättning för stationens tvätt, värmecentral för kasernkomplexets med tillhörande byggnaders behov, bränslekällare, rum för maskinuppbörd m. m.

Underofficers-, korprals-, rekryt- och radioskolan uppföres i två våningar med mittpartiet påbyggt med ytterligare en våning, inrymmande rum för lärare, 14 lektionssalar för underofficers-, korprals- och rekrytskolorna, ritsal, 4 salar för specialundervisning, 4 salar för radioskolan m. m.

Exercishuset med gymnastiksal och simhall m. m. uppföres dels i en, dels i två våningar, inrymmande expeditionslokaler för skolchef och instruktionspersonal, exercishall med riktövningssal, gymnastiksal, boxnings- och fäktsalar, simhall med bassäng, sjukrum, tvagningsrum, duschar m. m. och å taket solbad, omklädningsrum, samlingsrum, värmecentral för byggnadskomplexets behov m. m.; å taket över gymnastiksalen kan eventuellt ordnas en friluftstennisbana.

Exercisplan, cirka 100×300 meter, anordnas utanför exercishuset med signalmaster, ställningar för lodningsövningar m. m.

Korthålls- och pistolskjutningsbana, cirka 60×30 meter, med materialbodar och ammunitionskällare, anordnas vid sidan av exercishuset.

Skolskjutningsbana för karbin, cirka 300×50 meter, med materialbodar och ammunitionskällare, anordnas eventuellt, men förutsättes, därest erforderligt skyddsområde icke kan anordnas, att karbinskjutningarna förläggas till skjutbana utom örlogsstationens område.

Idrotts- och tennishallarna äro sammanförda till en byggnad med gemensamma omklädnings-, dusch- och toalettrum.

Radiostation och salutbatteri anordnas på lämplig, högt belägen plats med god utsikt över kringliggande farvatten.

Beträffande *idrottsplan, skjutbana* samt övriga byggnader och anläggningar hänvisas till de särskilda förslagen med tillhörande skisser.

För förläggning till stationen av vissa rustade förband m. m. anordnas *kajer* med ett vattendjup av 7 och 5 meter. För smärre båtar avses särskild skyddad hamn med materialbod. Nedanför stationsbefälhavarens kanslibyggnad förlägges tilläggsplats för småbåtar med trappuppgång.

Varvet.

Såsom utgångspunkt för varvets allmänna anordnande gäller givetvis det samma som för stationsanläggningen, nämligen att det nya varvet avses för

samma uppgifter som det i Stockholm befintliga, varför utredningens förslag innebär en utflyttning av anläggningen i dess nuvarande skick och med den omfattning, som denna genom 1925 års försvarsordning erhållit. Dock har utredningen räknat med anskaffandet av en isbrytande bogserbåt, vilket ansetts såsom en ofrånkomlig följd av varvets flyttning till Lidingö, där isförhållandena måste beräknas bli ogynnsammare än å varvets nuvarande plats. Denna bogserbåt är, vad de å södra Lidingön föreslagna platserna beträffar, även erforderlig för varvsarbetarnas transport till och från arbetsplatsen vintertid eller eljest, då varvets nuvarande resurser ej kunna fylla detta transportbehov. Vidare har utredningen ansett sig böra räkna med bombfria källare i större utsträckning än å det nuvarande varvet. Däremot har utredningen förutsatt en minskning av antalet dockor till hälften, alltså från 4 till 2.

I frågan om varvets allmänna anordnande har utredningen samrått med marinförvaltningen, som hänvisat till sin ovan (sid. 19) refererade skrivelse den 11 januari 1929 angående Galärvarvets ordnande, likväl påpekande att utvidgningsmöjligheter borde finnas. Utredningen har alltså i huvudsak haft att utgå från det av marinförvaltningen tillstyrkta alternativet I till Galärvarvets ordnande.

Varvets personal har beräknats till omkring 180 man militär och civilmilitär personal jämte icke ordinarie befattningshavare samt omkring 500 arbetare.

Vid varvets planering har utredningen, i enlighet med av inför densamma anförda önskemål, sökt förlägga de olika varvsavdelningarna, varvsdepartementen och dessas byggnader på sådant sätt, att varvsdriften och varvshushållningen under normala förhållanden genom centralisering kan ordnas så ekonomiskt som möjligt, samtidigt som planeringen bör medgiva, att varvsverksamheten vid mobilisering snabbt och utan slitningar kan svälla och erhålla en efter förhållandena avpassad decentralisering. I planeringsavseende strida tvenne motsatta synpunkter mot varandra, nämligen dels önskemålet att med hänsyn till faran för bombanfall från luften sprida anläggningen över en så stor yta som möjligt för att därigenom begränsa eventuella träffars verkningsområde, dels nödvändigheten av att med hänsyn till driftsekonomi och ändamålsenlighet överhuvudtaget koncentrera anläggningens olika delar. I överensstämmelse med vad i annat sammanhang anförts angående riskerna för luftanfall, har utredningen ansett sist anförda synpunkt vara den viktigare. Utredningen har emellertid förutsatt, att hus och byggnader uppföras på sådant sätt och av sådant material, att eventuella skador snabbt och utan större kostnader kunna repareras.

Detaljplaneringen framgår av de till varje förslag fogade skisserna, vilka emellertid enligt utredningens mening ej böra betraktas såsom bindande, därest större lämplighet eller ändamålsenlighet kan vinnas genom annan planering inom den av utredningen angivna kostnadsramen.

De byggnader och anordningar m. m., som vid nyanläggning beräknas behöva uppföras inom örlogsvarvet äro:

för den allmänna varvsdriften:

- administrationsbyggnad för varvschef och departementschefer,
- materielförrådsbyggnad,
- inventariékammare,
- virkesskjul,
- isbrytande bogserbåt, även avsedd för personaltransporter,
- vaktstugor,
- garage och lokstall;

för artilleridepartementet:

förrådsbyggnad m. m. för lättare artillerimateriel,
förrådsbyggnad för kanoner, samt
bombfri källare;

för mindepartementet:

verkstadsbyggnad och
förrådsbyggnad;

för torpeddepartementet:

torpedöversynsverkstad med förråd m. m.,
förrådsbyggnad för torpeder, samt
bombfri källare;

för ekipagedepartementet:

sjöinstrument- och verkstadsbyggnad,
sjöreservkasern, samt
skjul för brandredskap;

för byggnadsdepartementet:

arbetsbod;

för ingenjördepartementet:

maskinverkstad,
plåtslagarverkstad,
metallgjuteri,
elektrisk verkstad jämte lokaler för ub-depån,
trä-, båtbyggeri- och snickarverkstad med värmecentral och torkrum för virke,
skjul för smärre båtar,
målarverkstad,
slipbod och verkstad för maskinister,
upphalningsslip,
skjul för större båtar,
byggnadsbäddar,
dockanläggningar,
dockbod med förråd,
laboratorium,
lyftkranar och transportmateriel.

Härtill komma *kajer, pirar, hamnbassänger, vägar för biltransporter m. m.*

Verkstäder och förrådsbyggnader utrustas med *traverser, transportanordningar* och *anslutning till varvsspären*, där så är erforderligt.

Omklädnadsrum, tvätt- och toaletterum m. m. äro upptagna i kostnadsberäkningarna för de särskilda byggnaderna.

Administrationsbyggnaden för varvschef och departementschefer uppföres i två våningar med mittpartiet påbyggt med ytterligare en våning och inrymmer ämbetslokaler för varvschefen och departementscheferna m. fl. jämte deras expeditioner, kassakontor för varvets utbetalningar, gemensamt bokförings-, upphandlings- och avlöningskontor, ritkontor, arkiv, bibliotek, vaktrum för varvspolisen m. m. samt i mittpartiets övre våning varvsdepartementens museisamlingar och under bottenvåningen bombfri källare. Med hänsyn till för utredningen anförda synpunkter angående önskvärdheten av en gemensam administrationsbyggnad, varigenom ekonomiska fördelar och förenklad administration skulle vinnas, har i samtliga förslag eftersträfvats att finna en för denna byggnad lämplig, central plats, så att departementskontoren icke böra kunna anses belägna olägligt långt från departementens verkstäder.

Materialförrådsbyggnaden uppföres i två våningar, inrymmande upplagsplats för mottagen, besiktigad och godkänd materiel, avbalkning för obesiktigad materiel, traverskran, bokföringskontor m. m.

Inventariekamrarna uppföras enligt tvenne typer i en eller två våningar, inredda med boxar av ståltrådsnät för sammanförande av inventarier för särskilda fartyg samt förläggas i närheten av respektive departement.

Artilleridepartementets byggnader.

Förrådsbyggnaden för lättare artilleriemateriel m. m. uppföres i två våningar, inrymmande förråd för lättare artilleriemateriel och gevär med översynsverkstad, optiskt förråd med rum för kollimatorjustering, gasskyddsmateriel-förråd med arbetsrum, förrådsrum för exercisartilleriammunition m. m. I förråden för lättare artilleriemateriel och för optisk materiel anordnas traverser med 1 tons lyftkraft.

Förrådsbyggnaden för kanoner m. m. uppföres i en våning, inrymmande förrådslokal med en lägsta takhöjd av 5 meter, mekanismförråd, översynsverkstad m. m. I byggnaden anordnas en travers med 7.5 tons lyftkraft.

Bombfri källare inspränges i lämpligt beläget berg samt avses för förvaring av sprängämnen, fosfor och fyrverkspersedlar.

Mindepartementets byggnader.

Verkstadsbyggnaden uppföres i två våningar, inrymmande verkstad för mintillverkning samt för artilleri-, min- och torpeddepartementens mekaniska arbeten, verkstads- och verktygsförråd samt expeditiionslokaler för artilleri-, min- och torpeddepartementen m. m.

Förrådsbyggnaden uppföres i en våning, delvis i två våningar, inrymmande förrådslokaler för min- och svepmateriel, telefonmateriel, kablar m. m. samt torkrum för kabelmaterielen.

Torpeddepartementets byggnader.

Torpedöversynsverkstaden uppföres i en våning, delvis i två våningar, inrymmande, förutom torpedöversynsverkstad med anordningar för provköring och kontrollering av torpeder, radioverkstad med provrum, verktygsförråd, förrådslokaler för torpedammunition, torped- och radiomateriel m. m. I torpedöversynsverkstaden anordnas en travers med 2 tons lyftkraft.

Förrådsbyggnaden för torpeder uppföres i en våning och förses med traversanordning med 2 tons lyftkraft.

Bombfri källare inspränges i lämpligt berg och avses för förvaring av torpeder.

Ekipagedepartementets verkstäder och förråd samt sjöinstrument- och sjökarteförrådet sammanföras till en gemensam byggnad, uppförd i två våningar, inrymmande verkstad för översyn och reparation av skepparinventarier, tackelkammare, varvsbod, sjöinstrument- och sjökarteförråd samt skepparinventarieförråd.

Sjöreservkasernen uppföres i två våningar med utrymme för förläggning av 64 man i fyra logement för vardera 16 man vid normal beläggning, expeditiionslokal, matsal och kokinrättning.

Skjulet för brandredskap sammanbygges med lämplig vaktstuga, som således inrymmer gemensam brandskyddsmateriel, brandpiket och polisvakt.

Byggnadsdepartementets arbetsbod uppföres i en våning, inrymmande verktygsförråd samt arbetsplats för omkring 30 arbetare.

Ingenjördepartementets byggnader och anläggningar.

Maskinverkstaden uppföres i en, delvis i två våningar, inrymmande maskin-

verkstad, filarverkstad, uppsättningsverkstad, maskindetalj, verkstadskontor, verkstadsförråd, verktygsförråd m. m. I uppsättningsverkstaden anordnas travers med 5 tons lyftkraft.

Plåtslagarverkstaden uppföres i en våning, delvis i två våningar, inrymmande pannverkstad, fartygsplåtslageri med spantugn och spantplan, smedja, kopparslagare-, svetsnings- och galvaniseringsverkstäder m. m. Över fartygsplåtslageriet förlägges utslagsvind. I pannverkstaden anordnas en travers med 15 tons lyftkraft samt i övriga verkstäder erforderliga mindre traverser m. m.

Metallgjuteriet uppföres i en våning, inrymmande gjuteri och renseri m. m. Travers med 1 tons lyftkraft anordnas.

Elektriska verkstaden med lokaler för ubåtsdepån uppföres i två våningar, inrymmande elektrisk verkstad med förråd, ritkontor, arkiv, provrum, torkrum, instrument- och filarverkstad, periskopsverkstad, ackumulatorverkstad, laddningsstation samt ubåtsdepåns förråd med verkstad och tjänsterum, värmecentral för ubåtar m. m. I elektriska verkstaden anordnas travers med 2.5 tons lyftkraft.

Trä-, båtbyggeri- och snickarverkstaden uppföres i två våningar, inrymmande erforderliga verkstäder med förråd, mallvind, modell- och möbel-förråd m. m.

Värmecentralen med torkrum för virke uppföres i en våning. Ångpannorna avses för förbränning av avfallsvirke samt eventuellt även för kol- eller oljeeldning.

Skjul för smärre båtar anordnas i omedelbar närhet av båtbyggeri- och verkstaden; mellan de båda byggnaderna anordnas *travers* med 10 tons lyftkraft i två block för transport av båtar från järnvägstrallor in i verkstad eller båtskjul. Skjulet uppföres i två våningar, ena långväggen eller eventuellt båda med rymliga portar för båtarnas intagning.

Målarverkstaden uppföres i en våning och avses såsom arbetsbod för målning av inventarier, färgförråd m. m.

Slipbod och verkstad för maskinister anordnas i en vid upphalningsslipen förlagd inventarielkammare.

Upphalningsslipen avses för upphalning av båtar upp till 300 tons deplacement och omkring 60 meters längd. På land anordnas spår för sidoförflyttning och uppställning med erforderliga sido- och uppställningsvagnar; sammanlagd längd av uppställningsspår cirka 1 500 meter.

Skjul för större båtar förlägges i omedelbar anslutning till upphalningsslipen och dess uppställningsspår. I skjulet, som uppföres i en våning och förses med rymliga portar vid ändgaveln mot land, anordnas särskild slip för kungsslupen Wasaorden med direkta spår till slibassängen; spårlängden i skjulet medger uppställning av två vedettbåtar av Polaris-typen efter varandra.

Byggnadsbäddar, avsedda för samtidigt byggande av två vedettbåtar av den nya typen, anordnas i närheten av fartygsplåtslagarverkstaden och förses med erforderliga byggnadskranar, spåranordningar m. m. Beroende på de lokala förhållandena planeras byggnadsbäddarna antingen för direkt sjösättning eller med förflyttning av de färdigbyggda båtarna till upphalningsslipen och sjösättning från denna.

Dockorna.

Å nuvarande varv finnas endast fasta, i berg insprängda dockor, nämligen dels den s. k. Galärvarvsdockan, vars storlek medger dockning av äldre pansarskepp och pansarkryssaren Fylgia, dels Gustaf V:s docka å Beckholmen,

medgivande dockning av pansarskepp av »Sverige»-typ samt den under byggnad varande kryssaren »Gotland». Dessutom finnas, såsom i det föregående omnämnts, å Beckholmen tvenne mindre, fasta dockor, vilka äro utarrenderade, men dock tidvis komma till användning för flottans fartyg.

Beträffande dockorna å den nya varvsanläggningen, uppställer sig frågan, huruvida dessa böra vara fasta dockor eller flytdockor. Från militärt håll hava uttalanden gjorts till den fasta dockans förmån. I en flytdocka ställa sig å andra sidan arbetsförhållandena gynnsammare. Då emellertid denna fråga kan bliva i viss mån beroende på den plats, som väljes, har utredningen, utan att principiellt taga ståndpunkt till spörsmålet om fasta eller flytande dockor, räknat med en större fast docka och en mindre flytdocka. Därjämte har i samtliga förslag plats reserverats för ytterligare en större, fast docka.

Den fasta dockan avses att utföras med samma huvuddimensioner som Gustaf V:s docka på Beckholmen, således längd 140 meter, bredd i portöppningen 24 meter, och vattendjup på docktröskeln vid lågvatten 9 meter. Dockans byggnadssätt är beroende på terräng- och bergbeskaffenheten på de olika förvarvsanläggningen undersökta platserna. Sålunda avses dockväggarna i dockorna vid Gåshaga-Käppala, Elfvik och Sticklinge huvudsakligen bestå av berg och stenmurar, medan de i dockan vid Skärsätra-Mölna till större delen utgöras av betongmurar. Dockans volym till medelvattenytan beräknas vara cirka 35 000 m³.

Till dockanläggningen anslutes en *pumpstation* jämte en *transformatorstation*, inrymmande pumphaskineri med en total kapacitet av cirka 14 000 ton per timme (cirka 230 000 min./lit.), varmed dockan utan innestående fartyg beräknas kunna tömmas på cirka 2 ½ timme. Läckagepump och övriga pumpanordningar, transformatorer, omformare, ställverk, instrumentering m. m. samt bostad för transformatorskötare anordnas.

Flytdockan avses hava en lyftkraft av cirka 2 000 ton med lämpliga dimensioner för dockning av Clas Fleming och jagare av Ehrensköld-typen. Längd cirka 90 meter, total bredd cirka 30 meter och bredd mellan vallarna cirka 15 meter. Dockan förses med pumphaskineri av erforderlig kapacitet för höjning av dockan med ett 2 000 tons fartyg på cirka 1 ½ timme.

Dockboden med *tjörborg* inrymmer arbetsplats för dockornas och slipens arbetspersonal, lokaler för dykerimateriel och bottenfärger, tjära och beek m. m.

Laboratoriebyggnaden inrymmer kontorslokaler och laboratoriesalar för marinförvaltningens laboratorium för materialundersökningar.

På lämplig plats anordnas ett *sjukrum* för första hjälp vid olycksfall.

Lyftkranar och transportmateriel.

Stockholmsvarvets nuvarande *mastkran* med omkring 40 tons lyftkraft avses placerad på pir eller kaj, omedelbart utanför artilleridepartementets kanonskjul.

På en utrustningspir eller kaj utanför ingenjördepartementets maskin- och plåtslagarverkstäder har planerats en kraftig lyftkran med cirka 60 tons lyftkraft, antingen — såsom av marinförvaltningen upptagits i förslaget den 11 januari 1929 — i form av en på pirnocken uppställd, vridbar, elektriskt driven 60 tons utrustningskran med cirka 20 meters hakhöjd och cirka 20 meters utliggning över pirkanten eller med en fördelad lyftkraft på två farbara och vridbara elektriskt drivna 30 tons utrustningskranar med motsvarande hakhöjd och utliggning, med vilka i vanliga fall två på ömse sidor om piren liggande fartyg samtidigt kunna betjänas, men som vid behov av tyngre lyfter kunna sammankopplas för 60 tons lyftkraft. Kostnaderna för de båda alter-

nativen äro praktiskt taget lika, varför det synes lämpligt att överlämna det definitiva avgörandet i denna fråga till vederbörande myndighet.

På piren vid ubåtsdepån och vid kajen utanför torpedförrådet anordnas två elektriskt drivna *kranar om 2 tons lyftkraft*.

Vidare hava i kostnadsberäkningarna upptagits medel för *2 st. 10 tons kaj-kranar, 2 st. lokomotivkranar, båttraverser samt erforderlig transportmateriel*.

Den *isbrytande bogserbåten* avses att kunna transportera högst 400 personer.

Kajerna hava, beroende på sjöbottens beskaffenhet, djupförhållandena etc., beräknats uppföras enligt olika byggnadssystem, antingen såsom betongkajer eller av järnspånt. Även *pirarna* hava av liknande skäl givits olika konstruktioner. För smärre båtar hava anordnats en eller flera skyddade *hamn-bassänger*. Vattendjupen variera mellan 7 m. och 3 m., kajlängderna hava beräknats medgiva rymlig förläggning av samtliga stationen tillhörande fartyg samt dessutom god plats vid ingenjördepartementets huvudverkstäder för under reparation eller beredskapsförläggning varande fartyg.

Boställsfrågan.

Det för örlogsstationens personal uppkommande boställsbehovet kan beräknas fyllas genom i huvudsak fyra olika metoder:

- a) genom anordnandet av bostäder i kronans hus, s. k. tjänstebostäder;
- b) genom utnyttjande av den nya platsens egna resurser och den enskilda företagsamheten därstädes;
- c) genom personalens eget initiativ, vilket kan förmodas gå ut på uppförandet av s. k. egna hem;
- d) genom kvarboende i huvudstaden eller dess närhet.

I vilken grad dessa olika metoder var för sig kunna komma att bidraga till frågans lösning är ytterst svårberäkneligt och givetvis i sista hand beroende på, vilken plats, som slutligen väljes. Att hela boställsbehovet varken kan eller bör fyllas genom att kronan tillhandahåller bostäder torde — åtminstone så länge som någon plats å Lidingö sättes ifråga — vara utan vidare klart. Risken synes snarare vara den, att man vid ett bedömande av de olika metodernas inbördes betydelse, beräknar större antal tjänstebostäder än vad som kan komma att motsvara efterfrågan. I detta sammanhang bör framhållas, att innehav av tjänstebostad numera, efter införandet av nytt avlöningsreglemente, ej är att betrakta såsom en reell *förmån*, vilket var fallet på den tid, då bostad i kronans hus fick disponeras endast mot avstående av det i lönen ingående, tämligen obetydliga s. k. inkvarteringsbidraget. Numera beräknas verkliga hyror för kronans bostäder, vilka, om än i underkant, foga sig efter ortens hyresnivå. Då sålunda påtagliga fördelar ur ekonomisk synpunkt ej längre äro förbundna med tjänstebostäderna, bliva dessa ej på samma sätt för personalen lockande, varav följer att efterfrågan minskas samtidigt som andra tillgängliga möjligheter att fylla boställsbehovet ökas i betydelse. Av det sätt, på vilket hyrorna numera beräknas, följer emellertid även, att det på uppförandet av tjänstebostäder nedlagda kapitalet får anses vara i väsentligt högre grad räntabelt än vad förr var fallet.

Förlägges, såsom här ifrågasättes, örlogsstationen i en stad som Lidingö, måste räknas med att stadens redan befintliga resurser kunna fylla en stor del av boställsbehovet liksom även, att den enskilda företagsamheten på byggnadsverksamhetens område kommer att stimuleras av den genom stationens flyttning uppkommande konjunkturen. Denna företagsamhet kan påräknas ingripa mer

eller mindre oberoende av den plats, som väljes, medan de redan befintliga resurserna i huvudsak äro att söka endast i eller i närheten av de tätare bebyggda delarna av ön. Ur boställsfrågans synpunkt skulle således en förläggning av örlogsstationen till sådan del vara att föredraga.

Den moderna utvecklingen har medfört, att större betydelse än förr måste tillmätas personalens strävan och förmåga att uppbygga egna bostäder, vilket särskilt torde gälla s. k. egna hem för arbetarna. Denna strävan bör enligt utredningens mening i möjligaste mån understödjas, dels genom upplåtandet av lämplig mark för ändamålet, dels genom beredandet av möjlighet till byggnadslån mot låg ränta och med lång amorteringstid. Härtill har även utredningen i sina förslag tagit hänsyn.

Att en stor del av personalen kommer att kvarbo i huvudstaden eller dess omedelbara närhet, torde med säkerhet kunna antagas. Detta antagande grundar sig dock på förutsättningen av goda kommunikationer; väljes en plats med goda förbindelser med huvudstaden kommer säkerligen en ej oväsentlig del av personalen att kvarbo i Stockholm, i annat fall kan denna utväg för boställsbehovets fyllande ej alls eller endast i mycket ringa grad påräknas. Det otidsenliga och för alla parter besvärande och betungande systemet med särskild broavgift för förbindelsen de båda städerna emellan, utgör emellertid tillsvidare en avsevärd olägenhet i detta avseende. Trots detta förekommer ju dock ofta bosättning å Lidingö för dem, som hava sitt arbete i huvudstaden och tvärtom. Något tvång för personalen vid örlogsstationen att vara bosatt i Lidingö bör i alla händelser, utom möjligen i enstaka undantagsfall, ej ifrågasättas. Såsom förut framhållits, blir emellertid den andel av boställsbehovet, som huvudstaden kan beräknas fylla, i sista hand beroende på kommunikationerna till och från Lidingö och bör beräknas väsentligen olika för de från huvudstaden mera avlägsna än för de närmare belägna platserna på ön. Utredningen har också i sina kostnadsberäkningar tagit hänsyn härtill, och dessutom räknat med *färjförbindelse* mellan huvudstaden och de platser, för vilka dylik förbindelse kan anses möjlig. Härför redogöres närmare i de olika förslagen. Av ovanstående framgår emellertid, att ur boställssynpunkt äro platser närmare huvudstaden att föredraga.

Till ledning för frågans bedömande har utredningen verkställt en undersökning beträffande motsvarande förhållanden vid den största industriella anläggningen å Lidingö, nämligen Svenska A.-B. Gasaccumulators, belägen vid Skärsätra. Tjänstemanna- och arbetarantalet uppgår sammanlagt till cirka 900 personer. Bolaget tillhandahåller för sin personals räkning 12 enkelrum, 72 lägenheter om 1 rum och kök, 55 lägenheter om 2 rum och kök samt 37 lägenheter om 3—6 rum och kök. Bosättningsförhållandena äro följande:

	<i>Tjänstemän</i>	<i>Arbetare</i>	<i>Sammanlagt</i>
Bosatta i bolagets lägenheter å Lidingö . .	22.2 %	12.8 %	15.3 %
Bosatta i egna eller bolaget ej tillhörande lägenheter å Lidingö	38.7 %	41.7 %	40.9 %
Bosatta i huvudstaden	39.1 %	45.5 %	43.8 %

Tillgången på av bolaget tillhandahållna bostäder *motsvarar i stort sett efterfrågan*. De av bolaget beräknade hyrorna motsvara den allmänna hyresnivån å Lidingö. Den personal, som bor i bolagets egna fastigheter, åtnjuter emellertid ett hyresbidrag av 15 % å hyresbeloppet.

Personalen åtnjuter fria resor med spårvagn till Ropsten eller med bolagets färja till Slussen. Med färjan transporteras i medeltal 290 passagerare per tur. Transporttiden å färjan inräknas ej i arbetstiden.

Av denna undersökning framgår bl. a., att av tjänstemännen över en tredjedel och av arbetarna nära hälften föredraga att kvarbo i huvudstaden. Bolaget tillhandahåller vidare bostäder för endast 15.3 % av personalen, vilket motsvarar efterfrågan. Återstående boställsbehov fylles till ungefär lika delar av den enskilda företagsamheten å Lidingö och i huvudstaden.

Denna undersökning giver sålunda vid handen, att föreliggande boställsbehov endast till en relativt ringa del fylles och behöver fyllas genom företags egen försorg.

Det torde emellertid stå klart, att man i berörda avseende, utom möjligen ifråga om varvets arbetare, ej kan förbehållslöst jämföra en industriell anläggning, som på givna klockslag börjar och avslutar sitt dagliga arbete, med örlogsstationen, vars liv och verksamhet pågår dygnet runt, och där ett stort antal befattningshavare äro på ett betydligt mera intimt sätt knutna till anläggningen än vad som är fallet vid en fabrik. För ett militärt etablissemang föreligger överhuvudtaget ett större behov att även utom tjänstetid hava nära tillgång till personalen.

Det hittills anförda giver dock enligt utredningens mening vid handen, att boställsbehovet, på den grund att flera utvägar för dess tillgodoseende finnas, endast till viss del bör fyllas genom anordnandet av bostäder i kronans hus. Utredningen räknar i detta avseende med tvenne alternativ. Enligt alternativ I, som avser plats, belägen i eller i närheten av de tätare bebyggda delarna av Lidingö och närmare huvudstaden, beräknas tjänstebostäder för i genomsnitt¹ cirka 25 % av personalen, medan alternativ II, avseende annan plats å Lidingö, räknar med cirka 50 %. Vilket alternativ, som i de olika fallen tillämpats, framgår av resp. förslag.

Kostnadsberäkningarna framgå af nedanstående tabell. De till grund för denna tabell liggande beräkningarna av antalet befattningshavare hava utförts med ledning af från vederbörande myndigheter inhämtade uppgifter.

Befattningshavare	Lägenhetens storlek	Alternativ I		Alternativ II	
		(Bostäder för c:a 25 % av personalen)		(Bostäder för c:a 50 % av personalen)	
		Beräknat antal bostäder	Beräknad kostnad	Beräknat antal bostäder	Beräknad kostnad
Flaggman	10 r. o. k.	1	69 600:—	1	69 600:—
Kommendörer	7 r. o. k.	2	90 000:—	2	90 000:—
Kommendörkapt. och vederlikar . .	6 r. o. k.	4	150 400:—	7	263 200:—
Kaptener, subalternoffe och vederlikar	5—4 r. o. k.	13	395 600:—	25	759 000:—
Underoffe, flaggkorpr. och vederlikar	3—2 r. o. k.	65	760 000:—	130	1 505 000:—
Högbåtsmän, korpr., meniga och vederlikar	1 r. o. k.	170	1 020 000:—	340	2 040 000:—
Summa	—	255	2 485 600:—	505	4 726 800:—

Dessa summor hava avrundats och i kostnadsberäkningarna upptagits med resp. 2.5 och 4.8 milj. kronor.

¹ Härmed avses, att, churu genomsnittssiffrorna uppgå till c:a 25 resp. 50 %, ett större boställsbehov beräknats föreligga för äldre befattningshavare än för yngre.

Utredningen har dessutom i samtliga förslag räknat med 10 enkelrum för officerare och 20 för underofficerare i vederbörande mässar. Kostnaderna här för ingå emellertid i de i annat sammanhang upptagna kostnaderna för mässbyggnaderna, varför de ej här särskilt angivas.

Rent siffermässigt borde boställskostnaderna, såsom representerande ett räntabelt kapital och ej egentligen sammanhängande med örlogsstationens anläggning, icke inräknas i kostnaderna för denna anläggning. Då emellertid det erforderliga kapitalet under alla förhållanden måste anskaffas, och det kan ifrågasättas om hyrorna kunna komma att motsvara kostnaderna för såväl underhåll som för ränta och amortering, har utredningen ansett försiktigheten böra bjuda att i de totala kostnaderna inräkna boställskostnaderna *med halva beloppet*.

Såsom allmänt omdöme i boställsfrågan vill utredningen slutligen uttala, att med hänsyn såväl till av densamma beräknat antal tjänstebostäder som möjligheterna i övrigt, bör personalens utsikter både att erhålla billigare bostäder och att kunna välja sådana i närheten av arbetsplatsen, ställa sig avsevärt gynnsammare vid en ny anläggning å Lidingö än vad fallet är vid den nuvarande anläggningen i huvudstaden.

Sjökrigsskolan.

Efter tillkomsten av den nuvarande organisationen har sjökrigsskolan icke längre egna, fast anställda lärare. Undervisningen bestrides av för viss tid anställda timlärare. De civila lärarna tillhöra andra läroverk, där de hava sin huvudsakliga tjänstgöring, och de militära lärarna äro i allmänhet tjänstgörande i marinens överstyrelse, d. v. s. i lokaler, som under alla förhållanden komma att kvarbliva i huvudstaden. Detta förhållande nödvändiggör en sådan belägenhet av skolan, att lärarna utan större tidsspillan kunna förflytta sig mellan skolan och sina övriga tjänstgöringsplatser i huvudstaden.

Man kan utgå från, att, till vilken plats utom huvudstaden örlogsstationen än flyttas, sådan tidsspillan ej kan undvikas. Detta måste för lärarna komma att innebära en så pass allvarlig olägenhet, att det kan antagas för åtskilliga av dem försvåra eller rent av omöjliggöra lärartjänstens bibehållande. Då de bästa lärarkrafterna äro de mest eftersökta, kunde i detta avseende följderna av en utflyttning av sjökrigsskolan bli allvarliga nog. Den nuvarande skolbyggnaden, som har en lämplig belägenhet, är visserligen något över 50 år gammal, men den är tämligen väl underhållen samt fullt tillräcklig för sitt ändamål.

Då alltså en utflyttning av sjökrigsskolan kan befaras medföra vissa allvarliga olägenheter för undervisningsverksamheten, och dessutom en ny sjökrigsskoleanläggning skulle öka kostnaderna för den nya örlogsstationen, har utredningen i enlighet med chefens för sjökrigsskolan önskemål räknat med skolans kvarblivande å nuvarande plats.

Den 19 sept. 1928 har chefen för marinstaben i ett utlåtande rörande lämpligheten av inkasernering helt eller delvis av marinens kadettkår sammanfört yttranden såväl från sjökrigsskolans chefer som från olika sakkunniga och myndigheter m. fl. Chefens för marinstaben utlåtande utmynnar däri, »att en inkasernering av samtliga sjökrigsskolans elever — oberoende av om de hava sina hem i huvudstaden eller icke — är under nu rådande förhållanden synnerligen önskvärd». Även chefen för sjökrigsskolan har inför utredningen kraftigt understrukt nödvändigheten av att frågan om inkasernering av marinens kadettkår löses i samband med frågan om örlogsstationens flyttning.

Det är givet, att ur lokalsynpunkt flera möjligheter att lösa inkaserneringsfrågan för kadetterna yppas i samband med stationens utflyttande. Bl. a. har tanke uppkommit att bereda inkasernering i västra boställslängan av den s. k. Långa raden, som dock i sådant fall måste inredas för ändamålet. Utredningen har lämnat möjlighet öppen för en sådan lösning av frågan genom att i avtalet med Stockholms stad reservera byggnaden ifråga.

Under alla förhållanden måste emellertid sjökrigsskolan vid ett kvarblivande å Skeppsholmen beredas ersättning för gymnastiklokal, pistolskjutnings- och artilleririktövningsbana. Nuvarande dylika lokaler kunna nämligen ej beräknas disponibla, sedan Skeppsholmen överlåtits. Nya lokaler kunna lämpligen beredas i den sjökrigsskolan närbelägna kasern III, och har utredningen i avtalet med Stockholms stad räknat härmed.

Utredningen saknar anledning att taga ställning till frågan om inkasernering av marinens kadettkår och har med ovanstående endast velat omnämna de möjligheter, som, genom en flyttning av stationen, å nuvarande plats yppa sig att lösa en av marinmyndigheterna såsom viktig ansedd fråga. I kostnadsberäkningarna för en ny station har därför endast medtagits den kostnad, som, under förutsättning av sjökrigsskolans kvarstannande å Skeppsholmen, bliver en oundviklig följd av stationens flyttning, nämligen för ändring av kasern III till övningslokal. Denna kostnad har överslagsvis beräknats till 150 000 kronor.

Sjökarteverket.

Utredningen har räknat med sjökarteverkets kvarblivande i nuvarande byggnad och på i avtalet med Stockholms stad angivet sätt reserverat densamma. För sjökarteverkets fartyg och båtar med tillhörande inventarier har utrymme beräknats i de olika varvsförslagen.

Kostnadsberäkningarna.

Utredningen har i sina kostnadsberäkningar endast utgått från de *absoluta beloppen* och sålunda *ej medräknat uppkommande ränteförluster*. I vad mån räntor böra medtagas i beräkningarna blir givetvis beroende på huru snart genom överlåtandet av örlogsstationens nuvarande område inflytande medel kunna tagas i anspråk för den nya anläggningens finansierande. Härvid är att märka, att hela Djurgårdsstaden samt större delen av Beckholmen omedelbart efter beslut om örlogsstationens flyttning avträdas mot en summa av 9 milj. kronor. Därefter torde emellertid ej några väsentliga delar kunna frigöras, förrän den nya anläggningen är fullt färdig. Ett större eller mindre belopp, beroende på vilken plats, som väljes, måste dessutom omedelbart stå till förfogande för inköp av för den nya stationen erforderlig mark. Det är således utan vidare klart, att den nya anläggningens finansiering måste baseras på förskott, vilka tidvis komma att uppgå till betydande belopp med härav följande ränteförluster. Storleken av dessa låter sig emellertid ej beräknas, förrän den nya platsen blivit bestämd och detaljerade kalkyler på grund härav möjliga.

Det kan i detta sammanhang förtjäna erinras om, att riksdagen, vid exploateringen av nu försålda delar av Norra Djurgården, på den grund, att de inflyttande medlen icke förrän efter vederbörande anläggnings bortflyttande och nyuppförande å annan plats kunde ställas till förfogande, medgav att riksgäldskon-

toret finge förskottera, vad som i förväg erfordrades. På så sätt hava dels Veterinär- och Skogshögskolorna uppförts, dels Järvafältet inköpts. Ett motsvarande förfaringssätt synes i här föreliggande fall tillämpligt.

Genom reglemente av den 26 sept. 1919 bestämdes angående *Stockholms varvs byggnadsfond*. Sagda fonds tillgångar utgöras av medel, som kronan erhållit av Stockholms stad enligt avtal åren 1916—18 angående mark vid Lindarängen och Fjäderholmarna m. m. Fonden tillföres därjämte inflytande hyresmedel — f. n. uppgående till c:a 165 000 kronor om året brutto — från kronans områden i Djurgårdsstaden samt å Beckholmen och Fjäderholmarna, efter avdrag av erforderliga underhållskostnader.

I den mån fondens inkomster icke behöva tagas i anspråk för gäldande av vissa angivna ersättningar, skall fonden, efter riksdagens hörande, komma till användning för byggnads- och andra dylika arbeten för flottans varv i Stockholm.

Fonden, som till större delen är placerad i svenska statens obligationer, uppgick den 30 juni 1930 till kronor 977 541:62.

Utredningen har i sina kostnadsberäkningar utgått från, att Stockholms varvs byggnadsfond kan tagas i anspråk för anläggandet av ett nytt varv, och upptagit den härigenom disponibla summan till 950 000 kronor.

I bil. 2—5 återfinnas *detaljberäkningar* över kostnaderna för anläggning av ny örlogsstation på de fyra platser å Lidingö, som varit föremål för utredningens undersökning.

För terrasseringsarbeten, kajbyggnader m. m. hava de i bil. 1 sammanförda enhetsprisen tillämpats. Dessa äro uppgjorda med ledning av från ingenjören i Stockholms stads hamnstyrelse, t. f. chefen för hamnbyggnadsavdelningen J. Sjödin, lämnade uppgifter, vilka jämförts med motsvarande kostnader, inhämtade från flottans varv i Stockholm, under förutsättning att arbetena skulle utföras genom varvets försorg och under förhållanden, analoga med dem, som förekommit vid utförande av dylika arbeten därstädes.

Till ledning för det approximativa uppskattandet av sprängnings-, schaktnings- och fyllnadsmassorna hava erforderliga sektioner uppgjorts enligt tillgängliga nivå- och borrhningskartor.

För beräkning av kostnaderna för uppförande av byggnader, kaserner, verkstäder m. m. inom station och varv hava skisser utförts med ledning av de ritningar och byggnadsskisser, som tidigare uppgjorts av arkitekten i byggnadsstyrelsen G. Holmdahl för av organisationssakkunniga den 23 nov. 1928 och av marinförvaltningen den 11 januari 1929 avgivna förslagen till lokalfrågornas lösande på Skeppsholmen och till Galärvarvets ordnande. Byggnadskostnaderna hava beräknats enligt i dessa förslag tillämpade grunder. För kasernerna har således använts samma à-pris per kubikmeter byggnadsvolym, som föreslogs av 1927 års besparingsnämnd och godkändes av byggnadsstyrelsen. Vad åter beträffar varvsbyggnader och allmänna byggnader av motsvarande karaktär, hava de à-pris tillämpats, som föreslagits av arkitekt Holmdahl och godkänts av marinförvaltningen. Dessa à-pris avse byggnadernas uppförande i lämpligt, eldfast material och variera allt efter byggnadernas karaktär, våningsantal m. m. mellan 10 och 60 kronor per kubikmeter byggnadsvolym. I uppskattningen ingår allt, som hör till byggnaderna, således även

grunderna m. m., men däremot icke kostnaderna för maskinfundament eller för sprängning, schaktning och fyllning för beredande av lämplig byggnadsplats. För maskinfundament har utredningen räknat med ett belopp av c:a 10 % av byggnadskostnaderna för verkstäderna.

Kostnaderna för erforderliga förarbeten för örlogsstationens anläggande såsom kompletterande terrängundersökningar, uppgörande av detaljritningar och eventuella entreprenadkontrakt, byggande av provisoriska arbetarbostäder, ävensom för avlöning till arbetsledning, teknisk personal, skrivbiträden samt för expenser m. m. äro inräknade i de för oförutsedda utgifter upptagna beloppen.

Förhandlingar med Lidingö stad.

Redan 1917 års flottstationskommitté förde vissa underhandlingar med dåvarande Lidingö köping och anförde härom i sitt betänkande, att de förhandlingar, kommittén fört med köpingens delegerade icke hade lett till avslutande av några preliminära avtal. De delegerade hade nämligen framhållit, att köpingen i det hela taget icke kunde göra några utfästelser i ena eller andra riktningen, innan ett statsmakternas beslut föreläge om förflyttningen av den nuvarande flottstationen i Stockholm till plats å Lidingö.

De delegerade hade emellertid gjort följande uttalande i fråga om vissa i samband med eventuell utflyttning av stationen till Lidingö stående spörsmål:

»Vad vattenledningsfrågan anginge, skulle den kunna ordnas så, att Stockholms stad levererade vattnet i mätare vid Ropsten, och att köpingen därifrån omhänderhade distributionen och vid flottstationens gräns levererade för flottstationen erforderlig vattenkvantitet med lämplig förhöjning utöver avgifterna till Stockholms vattenledningsverk för självkostnader. Beträffande skolfrågan komme naturligtvis den församling, som erhållit den till skoländamål utgående kommunalskatten, att ordna folkundervisningen, och hade man all anledning förmoda, att kommunen, så snart det vore av behovet påkallat, jämväl skulle sörja för elementarundervisningen. I fråga om uppförande av kyrka och prästboställe vid stationen finge den församling å Lidingö, inom vars område stationen komme att ligga, anses hava skyldighet att bekosta detta. Därest stationen emellertid bildade egen församling, borde denna bekosta uppförandet och underhållet av byggnaderna i fråga. Någon saluhall torde kommunen icke komma att uppföra inom flottstationsområdet. Vad sjukvården anginge, borde anstalterna för den militära sjukvården falla inom utgifterna för flottstationen, medan kostnaderna för av ökad civil befolkning föranledda nybyggnader borde falla å vederbörande kommun. Järnvägsfrågan finge lösas utan någon köpingens medverkan. Köpingen hade nämligen icke för avsikt att begagna sig av köpingen tillkommande inlösningsrätt till järnvägen å norra Lidingö. Vad anginge anläggning och underhåll av vägar å Lidingö utom stationsområdet borde naturligen kostnaderna härför falla å kommunen och ej belasta flottstationsanläggningen. Köpingen hade slutligen icke någon tanke på att medverka i och för lösningen av bostadsfrågan vid en blivande flottstation.»

Även för 1929 års flottstationsutredning har stationens ifrågasatta förläggning till Lidingö medfört vissa förhandlingar med Lidingö stad, nämligen beträffande dels frågan om tillgodoseendet av den nya anläggningens vattenbehov, dels överlåtandet av vissa staden tillhörande markområden. Därjämte har utredningen förfrågat sig om broavgiften.

Tillgodoseendet av örlogsstationens vattenbehov.

I skrivelse till drätselkammaren i april 1930 angav utredningen vattenbehovet för en ny örlogsstationsanläggning till omkring 300 000 kbm. för år räknat. Ifråga om hushållsförbrukningen framhöll utredningen, att denna ej kunde med tillräcklig grad av säkerhet beräknas, enär det ej kunde avgöras, huru stor del av personalen, som föredroge att kvarbo i huvudstaden. Förutom utflyttad personal borde man emellertid räkna med att en ökad civil företagare-

krets skulle uppstå kring stationen. En hushållsförbrukning för omkring 5 000 personer borde, enligt utredningens mening, kunna tjäna som utgångspunkt för beräkningarna.

Utredningen angav därefter de platser, som tagits under övervägande, nämligen Gåshaga-Käppala, Skärsätra-Mölna, Elvvik och Sticklinge, samt anhöll om uppgift, huruvida staden ansåge sig kunna tillgodose det sålunda angivna vattenbehovet och i så fall på vilka villkor.

På denna förfrågan ingick drätselkammarens svar i augusti 1930. Här meddelas, att, enligt drätselkammarens mening, skulle staden kunna bestrida örlogsstationens vattenförsörjning mot efter stadens självkostnad beräknad ersättning.

Denna självkostnad beräknade drätselkammaren enligt följande:

a) Kostnad för inköp av renvatten.

Då stadens egen vattentillgång är otillräcklig, måste viss vattenkvantitet inköpas från Stockholms stad. Vid beräkningen av denna stadens självkostnad skulle givetvis det vid varje särskild tidpunkt gällande inköpspriset läggas till grund.

b) Kostnaden för ledningsnät utom Lidingö.

Enligt avtal med Stockholms stad är Lidingö stad skyldig, att under viss förutsättning deltaga i kostnaden för omläggning av Stockholms huvudvattenledning Valhallavägen—Ropsten. Därest örlogsstationens förflyttning till Lidingö skulle aktualisera denna omläggning anser drätselkammaren, att örlogsstationen bör bestrida de kostnader, som härigenom åsamkas Lidingö. Någon kostnadssiffra å detta arbete kunde drätselkammaren dock ej uppgiva.

Drätselkammaren anser vidare, att örlogsstationen bör med skälig andel deltaga i förräntningen och amortering av de kostnader, som kunna åsamkas i och för säkerställande av stadens framtida vattenförsörjning efter utlöpande av nu gällande kontrakt med Stockholms stad. Ej heller här kunde dock någon kostnadssiffra lämnas.

c) Kostnader för huvudvattenledning Ropsten—Vasavägen jämte pumpstation.

I kostnaderna för förräntning och amortering av den nuvarande anläggningen, som dragit en kostnad av 320 000 kronor, ävensom den dubblering av anläggningen, som inom en snar framtid torde bli nödvändig på grund av vattenleveransen till örlogsstationen, anser drätselkammaren, att stationen bör deltaga med skäligt belopp.

d) Kostnader för nyanläggningar för örlogsstationens vattenförsörjning.

Dessa kostnader anses böra helt bestridas av örlogsstationen. Enligt drätselkammarens uppgift har nämligen staden gentemot andra större avnämare av vatten förbehållit sig, att dessa skola svara för anläggningskostnaderna för nyanläggningar mot att staden åtager sig vattenleveransen mot överenskommet pris samt åtager sig underhållet av ledningarna, som bli stadens egendom.

Nyanläggningskostnaderna beräknas till:

för alternativet Gåshaga-Käppala	.....	500 000:—	kronor
»	»	Skärsätra-Mölna	 400 000:— »
»	»	Elvvik	 750 000:— »
»	»	Sticklinge	 325 000:— »

e) Kostnader för underhåll, drift och administration.

I dessa kostnader anser drätselkammaren, att örlogsstationen bör deltaga efter sin vattenförbrukning i förhållande till den totala vattenförbrukningen inom staden. Vissa approximativa siffror härför angivas.

Utredningen finner, utan att taga ståndpunkt till de av drätselkammaren uppställda kravens berättigande eller ej, att kostnaderna under a), c) och e) kunna hänföras till årskostnader, som ej sammanhånga med kostnaderna för den nya stationens anläggning. Det befogade i kravet att örlogsstationen skulle påtaga sig samtliga under b) uppgivna kostnader torde kunna ifrågasättas. Dessa till sin storlek ej uppgivna kostnader äro emellertid grundade på antaganden, samt ligga i alla händelser så långt fram i tiden, att utredningen ej ansett sig böra helt eller delvis upptaga dem i anläggningskostnaderna för en ny station.

Vad kostnaderna under d) beträffar, hade utredningen i sina ursprungliga beräkningar utgått från, att en ev. vattenleverantör skulle påtaga sig kostnaderna för erforderligt ledningssystems framdragande åtminstone till örlogsstationsområdets gräns. Ränta och amortering kunde sedan uttagas genom vattenavgifter i vederbörlig ordning. Denna beräkning har således, för så vitt på Lidingö stad ankommer, icke visat sig riktig. På grund härav, och då utredningen, förrän en flyttning blivit överhuvudtaget bestämd och den nya platsen såsom följd därav utsedd, ej ansett sig böra bekosta en undersökning av, huruvida vattenbehovet möjligen skulle på annat eller billigare sätt kunna tillgodoses, hava de av drätselkammaren under d) ovan angivna siffrorna upptagits i anläggningskostnaderna för de olika platserna.

Överlåtandet av vissa markområden.

I skrivelse till drätselkammaren i april 1930 meddelade utredningen, att å tvenne av de platser, som ifrågasatts för en ny örlogsstation, funnos tillsammans 5 tomter tillhörande Lidingö stad, och anhöll om uppgift å de villkor, på vilka staden vore villig att till staten överlåta dessa tomter för det ifrågasatta ändamålet.

Av tomterna tillhöra två Käppala- och tre Skärsätraområdet.

I skrivelse i juli 1930 meddelade drätselkammaren, att den för sin del »anser sig kunna tillstyrka en överlåtelse till staten av ifrågavarande områden under förutsättning, att den därför erbjudna ersättningen täcker stadens utgifter för områdenas förvärvande jämte därå nedlagda kostnader, inklusive räntor.¹ Skulle emellertid staden för inköp av andra områden för samma ändamål, som de till staten överlåtna varit avsedda att tillgodose, få vidkännas kostnader, överstigande en på nyss angivet sätt beräknad köpeskillning, bör emellertid köpeskillingen i stället beräknas med hänsyn till kostnaden för dessa nya markförvärv. Vad beträffar området 219², som av staden inköpts för exploateringsändamål, torde köpeskillingen jämväl böra lämna skälig ersättning för den vinst, som kan beräknas på en exploatering av området ifråga.»

Drätselkammaren uppgiver därefter bl. a. inköpspriset för de olika områdena, men angiver intet eget pris. Härom säges endast, att »de fordrade köpeskillin-

¹ Samtliga kursiveringar gjorda här.

² Tomt inom Käppalaområdet om cirka 160 000 kvm.

garna för andra jämförbara, i en eventuell örlogsstation ingående områden torde emellertid giva en viss ledning vid bestämmandet av skäligen köpeskilling för det staden tillhöriga området».

Då sålunda drätselkammaren ej ansett sig kunna uppgiva önskat överlåtelsepris för ifrågakvarande områden, har utredningen approximativt beräknat detta på samma sätt som inom resp. områden skett för de övriga tomtägare, vilka på utredningens förfrågan ej uppgivit sagda pris.

Förhandlingar angående broavgiften över Lidingöbron.

I skrivelse i april 1930 anhöll utredningen hos drätselkammaren om uppgift, huruvida staden, därest örlogsstationen skulle komma att förläggas till Lidingö, vore villig att medgiva befrielse från stadens del av broavgifterna å Lidingöbron för örlogsstationen tillhörande personal och fordon.

Härå ingick i juli 1930 drätselkammarens på angivna skäl avböjande svar.

Såsom sammanfattning av underhandlingarna med Lidingö stad torde kunna konstateras, att staden, åtminstone i den mån, den representeras av drätselkammaren, ej anser en flyttning av örlogsstationen till Lidingö så önskvärd, att staden härför bör påtaga sig några kostnader eller överlämna i dess ägo befintlig mark.

Förhandlingar med Trafikaktiebolaget Stockholm— Södra Lidingön.

I skrivelse till Trafikaktiebolaget Stockholm—Södra Lidingön, vilket bolag uppehåller spårvägsförbindelserna med de för en ny örlogsstation ifrågasatta områdena vid Gåshaga-Käppala och Skärsätra-Mölna, anhöll utredningen i april 1930 om uppgift, huruvida bolaget skulle vara villigt medgiva nedsättning i taxorna, vad beträffar befordran av personal och gods tillhörande en ev. ny örlogsstation. På denna förfrågan ingick följande svar:

»Vi äro villiga att beträffande persontaxorna medgiva c:a 35 % rabatt å enkla biljettpriset vid befordran av såväl uniformerad som med legitimationskort försedd civil personal. Familjemedlemmarna kunna även genom köp av serie-, parti- eller rabattbiljetter komma i åtnjutande av väsentliga nedsättningar av biljettpriserna.

Beträffande godstransporter för kronans räkning äro vi villiga att lämna en rabatt av 35 % å den av Kungl. Maj:t fastställda taxan, men anse vi oss icke kunna medgiva någon nedsättning för enskilda personers godstransporter.

Alla rabatter avse endast järnvägen över Lidingöbron och vår egen bana från Torsvik samt endast beträffande trafikavgifter och gälla sålunda icke ifråga om broavgifter, vagnhyror och vagnöverföringsavgifter etc., som vi endast uppbära för annans räkning.

Vi äro även villiga att ställa exempelvis 3 st. frikort till förfogande för ordonnanser och dylika under förutsättning, att, då behovet så kräver, och detta torde särskilt gälla ifråga om lördags- och söndagsaftnar, patruller få medfölja å tågen å vår sträcka Ropsten—Flottstationen för ordningens upprätthållande å tåg och stationer.»

Förslag till örlogsstation vid Gåshaga—Käppala.

Område, markförvärv m. m.

(Se karta, bil. 7.)

Det för inköp ifrågasatta området å Lidingö omfattar strandlinjen från Svensk-Engelska Mineralolje A.-B:s ägor vid Rasta i norr till vägen från Norrvikens brygga å Klippudden i söder. Inåt land begränsas området av spärvägen Talludden—Rasta.

Arealen utgör c:a 920 000 kvm. Arealen å örlogsstationens nuvarande område i Stockholm utgör c:a 400 000 kvm., av vilket dock den s. k. Djurgårdsstaden om c:a 48 000 kvm. samt delar av Beckholmen ej för närvarande komma till användning för marinens räkning. Det ifrågasatta området är sålunda ej oväsentligt större än det nuvarande, vilket emellertid beror på, dels att helt nya områden måste avses för idrottsplats och övriga anordningar för personalens fysiska fostran, skjutbana m. m., dels betydligt större areal än å nuvarande plats måste beräknas för boställsområden. Den på sina håll mycket kuperade terrängen medför dessutom att vissa delar ej kunna helt utnyttjas.

Det antal tomtägare, som skulle beröras av örlogsstationens förläggande till Gåshaga-Käppala utgjorde vid tiden för utredningens undersökningar 173 st. Av dessa hava det övervägande antalet eller 65.9 % förklarat sig villiga att avträda sin egendom mot viss uppgiven summa. 15.6 % hava förklarat sig ej villiga att överlåta sina områden, medan från 18.5 % svar på utredningens förfrågan ej ingått.

Samtliga tomter och byggnader hava värderats av arkitekten *E. Rudskog*, vilken anvisats utredningen såsom sakkunnig ifråga om tomt- och fastighetsvärdena å Lidingö och vilken dessutom, såsom marinen, utredningen och tomtägarna utomstående, torde kunna betraktas som opartisk. Arkitekt Rudskogs värdering slutar på en totalsumma av 5 563 600 kronor.

De tomtägare, som förklarat sig villiga att sälja, göra anspråk på en summa av sammanlagt 6 907 567:21 kronor. Den häremot svarande värderingssumman utgör 4 299 900 kronor. Sagda tomtägare ifrågasätta alltså en summa, som med 60.64 % överstiger det av värderingsmannen åsatta värdet. Utredningen anser sig med den erfarenhet, som densamma under sitt arbete vunnit angående tomtvärdena å Lidingö, kunna konstatera, att flertalet tomtägare i hög grad överskattat sin egendoms värde, vilket särskilt gäller vissa tomter och fastigheter inom Gåshaga-området. Anspråken synes vara tilltagna med ganska stor prutmån, och om de ej reduceras, synes expropriation böra tillgripas även mot flertalet av de tomtägare, vilka förklarat sig villiga att avträda sina tomter.

Från de 34.1 % av tomtägarna, som antingen förklarat sig ej önska sälja eller ej besvarat utredningens förfrågan, kan således någon uppgift om den summa, å vilken de göra anspråk för sin egendom, ej föreligga, och ej heller finnes möjlighet att med någon större grad av sannolikhet beräkna sagda summa. Arkitekt Rudskogs värdering av dessa ägares tomter och fastigheter uppgår emellertid till 1 263 700 kronor. Tillåter man sig då den approximationen, att ifrågavarande ägares anspråk skulle vara i proportion lika myc-

ket högre än värderingssumman som för de ägare, vilkas anspråk äro kända, kommer man fram till en beräknad anspråkssumma av 2 030 007:68 kronor. Lägges denna anspråkssumma till den redan kända, erhålles en total, ehuru alltså delvis approximativt beräknad anspråkssumma på 8 937 574:89 kronor. Mot en anspråkssumma på i runt tal 8.9 miljoner kronor svarar således utredningens värderingssumma på i runt tal 5.6 miljoner kronor. Medeltalet utgör 7.25 miljoner kronor. Utredningen, som förutsätter, att, vid ett genomförande av här ifrågakvarande förslag, expropriation måste tillgripas i flertalet fall, finner, med hänsyn till den ovissa utgången av ett expropriationsförfarande, försiktigheten böra bjuda att upptaga *kostnaderna för markförvärvet till 7 miljoner kronor.*

Tilläggas bör emellertid, att ett ganska stort antal användbara boställslägenheter övergå i statens ägo i och med inköp av området. Boställskostnaderna ställa sig på denna grund lägre för Gåshaga-Käppala än för något annat förslag.

Allmän beskrivning.

(Se skiss, bil. 11.)

Fördelningen av området för station och varv, varvid den förra förlagts till områdets södra delar och det senare till de norra delarna ned till Talludden, motiveras av

att sistnämnda delar redan förut varit använda såsom industriområden och därför terrasserats i en för varvsanläggningen lämplig utsträckning,

att inom detta område passande plats med för ändamålet önskvärt fast berg finnes för anläggning av den fasta dockan,

att inom det föreslagna stationsområdet erforderliga terrasser och planer finnas för kasernanläggningar, idrottsplan, idrottshall m. m., vilka fordra stora flacka fält,

att inom stationsområdet en naturlig vik finnes med passande vattendjup för erhållande av lämplig, någorlunda skyddad förtöjningsplats för till stationen förlagda, rustade fartyg,

att slutligen å det södra området ett ganska stort antal boställshus lämpade för personalens inkvartering redan finnas, varjämte terrängen i övrigt passar för uppförande av ytterligare boställshus.

Med hänsyn till att särskilt den norra delen av området vid ostlig vind kan bli utsatt för generande sjö från Högarnsfjärden, hade det varit önskvärt, att vid varvets kajer kunna anordna *pirar* av erforderlig längd till skydd för mindre fartyg. De verkställda lodningarna och djupborrningarna hava emellertid givit vid handen, att djupet till berggrund strax utanför stränderna är så stort, att piranläggningar av större längd bli av kostnadsskäl ogenomförbara. Längden av pirarna hava därför reducerats och förläggningen av olika fartyg så planerats, att de mindre fartygen komma längst inåt Hustegafjärden på de mest skyddade platserna. Önskvärt är dessutom att förvärva det utanför Gåshaga liggande Svangrundet, varifrån i sydlig riktning utgår en omkring 200 meter lång grundsträcka, som genom utfyllning från planeringar, dockanläggning m. m. skulle bli en effektiv vågbrytare vid ostlig vind mot varvsområdet. Till skydd mot svallsjö för de till stationens hamn i Käppalaviken förlagda mindre fartygen hava *pirar* och vågbrytare beräknats.

Önskvärt hade varit att för kostnadernas nedbringande kunna utföra kajerna inom varvet av järnspånt — som med gott resultat använts bland annat på

Galärvarvet — men de verkställda djupborrningarna hava givit vid handen, att det lager av grus eller fastare lera, som ligger ovanpå berggrunden, i allmänhet är av för ringa mäktighet för att kunna bereda önskvärt stöd för kajspåntens nedre delar. Det har därför varit nödvändigt att för varvet beräkna betongkajer av pelarkonstruktion, vilka emellertid äro dyrare än järnspåntkajerna. För vinnande av önskvärd prydlighet hava kajerna inom stationens område beräknats bliva granitklädda.

Längderna av kajer och pirar utgöra enligt utredningens förslag:

Vattendjup	7 m.	5 m.	3 m.	mindre än 3 m.	Summa
Stationen	670	210	150	—	1 030
Varvet	875	520	150	410	1 955
Örlogsstationen	1 545 m.	730 m.	300 m.	410 m.	2 985 m.

Järnvägsförbindelse till örlogsstationens område finnes genom Södra Lidingö järnväg, och ingår i kostnaderna för markförvärvet inlösen av bandelen från Talludden till Gåshaga restaurang. Järnvägen kan förbindas med statens järnvägsnät. Enligt uppgift äro maximilutningarna på järnvägslinjen 1:40. Trafikkapaciteten är relativt tillfredsställande. Med kraftiga lokomotiv hava vagnar om 50 ton fördelat på 4 hjulaxlar framförts. Den medgivna trafiklasten å Lidingöbron är 12 axlar å 14 ton (=168 ton) jämte driftsfordon, vilket torde vara fullt tillfredsställande för örlogsstationens behov.

Det vid Talluddens station till området inkommande järnvägsspåret kan användas i oförändrat skick. Gåshaga övre hållplats förutsättes utbyggd till den egentliga huvudstationen för personal- och godstrafik till varvet. Käppala hållplats avses såsom på- och avstigningsstation för persontrafik till stationen. Växelspårerna vid Gåshaga restaurang bibehållas för tillfällig uppställning av rullande materiel. Från järnvägsspåret utanför restaurangen hava de för varvets transporter erforderliga spårerna framdragits till olika förråd, verkstäder, byggnadsplatser, dockor m. m. Kurvorna å huvudspårerna hava 100—150 meters radie, å bispår 50—30 meter. Lutningen uppgår till högst 1:60.

Den utom stationens område boende *personalens transport* till och från örlogsstationen beräknas i första hand verkställas med järnväg. Den förut omnämnda isbrytande bogserbåten förutsättes därjämte biträda med personaltransporter mellan örlogsstationen och Slussen i de fall, då övrig tillgänglig transportmateriel på grund av isförhållandena eller annars ej kan fylla detta transportbehov.

Inom området finnas redan *huvudrör för vattendistribution* framledda till vatten- och brandposter vid större vägskal och vägkorsningar. För stationens behov torde det befintliga nätet vara tillräckligt, för varvets behov torde möjligen någon utökning bliva erforderlig. Härav föranledda kostnader äro beräknade till av Lidingö stads drätselkammare uppgiven summa (sid. 66).

Liknande är förhållandet med *avloppsledningarna* inom området; sådana finnas, men erfordra komplettering.

Ehuru det för boställena och i viss mån även för varvet vore till fördel att förfoga över *gasledning*, har utdragandet av en sådan från Stockholm icke ansetts böra upptagas i förslaget, då man vid en förläggning till här ifrågavarande plats torde kunna räkna med att gasfrågan, om så skulle påfordras, kommer att kunna lösas genom kommunens försorg. Med några engångskostnader för detta ändamål har utredningen i alla händelser ej ansett sig böra räkna.

För tillfredsställande av örlogsstationens *elektricitetsbehov* beräknas de redan till området framdragna huvudledningarna vara tillräckliga. Två transformatorstationer finnas inom området, den ena vid dess södra gräns, den andra vid vägövergången vid Gåshaga övre hållplats. Skulle ytterligare behov visa sig ofrånkomligt, torde härför erforderliga ledningar komma att framdragas till området genom vattenfallsstyrelsens försorg, utan att detta behöver belasta örlogsstationens anläggningskostnader. En reservstation torde dock vara erforderlig, men beräknas härför erforderliga aggregat kunna erhållas från de ubåtar, som inom de närmaste åren komma att utrangeras.

Stationen.

De ledande motiven för fördelningen av de särskilda anläggningarna inom stationsområdet hava varit dels att Käppalaviken, såsom förut nämnts, utgör en lämplig plats för de till Stockholm stationärt förlagda fartygen, dels att intill denna stationens hamn lämplig, delvis redan uppförd terrass finnes för *kasernen* samt planer av erforderlig areal för till exercisskola och fysisk fostran hörande byggnader och anläggningar, exercisplats m. m. Härigenom hava omkring hamnen och i dess omedelbara närhet kunnat anordnas, förutom kasernen med tillhörande *kokhus, matsalar, tvätt- och badinrättning, värme-central och logement* för civil, i kokinrättningen anställd personal, *exercisskola* med *gymnastik- och exercissalar* m. m., *simhall, idrotts- och tennishall* jämte erforderliga omklädnings-, dusch- och toalettrum, *mässar för flaggkorpraler och korpraler* samt *marketeri för manskap*. På grund av terrängförhållandena hava *idrottsplatsen* och *skjutbanan* måst förläggas på ett avstånd av omkring 500 meter från idrottshallen, den förra intill varvsområdet vid Gåshaga övre hållplats, den senare i närheten av Käppala hållplats, riktad mot ett cirka 35 meter högt berg. Dimensionerna å idrottsplan och skjutbana hava såväl i detta som i övriga förslag reducerats något mot vad av stationsmyndigheterna föreslagits, då det visat sig vara förenat med stora kostnader att utvidga de redan befintliga planerna till de önskade måtten. Fotbollsplanen och löparbanan å idrottsplanen äro emellertid av ungefär samma dimensioner som å Östermalms idrottsplats. Skjutbanan är 300 meter i stället för begärda 400 meter, men lär förstnämnda avstånd vara tillräckligt för i allmänhet förekommande skjutningar med karbin. Vid behov av större skjutavstånd synes den å Lidingö, norr om Kyrkviken, liggande skjutbanan kunna användas.

Underofficersskola, korprals- och rekrytskola samt *radioskola* äro inrymda i ett gemensamt hus vid exercisskolan.

Stationsbefälhavarens kanslibyggnad är förlagd till nordöstra planen vid stationens hamn. *Stationsintendenturens lokaler med verkstäder och förråd* äro anordnade i omedelbar närhet av stationsbefälhavarens kansli samt intill kajen längs Halvkakssundet, dit fartygen kunna förläggas vid förrådskompletteringar. *Kårchefens tjänstelokaler* äro sammanförda med *kompanichefernas och kasernbefälhavarens* i en mittbyggnad vid kasernerna, till vilken byggnad även högvakten tänkes förlagd.

Sjukstugan föreslås förlagd omedelbart väster om kasernerna.

Mässar för officerare och underofficerare samt *radiostation* och *kallbadhus* äro förlagda till norra delen av stationsområdet invid farleden. *Saluhall* för örlogsstationens personal har förlagts vid huvudvägen genom stationsområdet; i norra delen av stationsområdet och i omedelbar närhet av den för arbetareboställena reserverade platsen föreslås en *samlingslokal för varvsarbetarna*.

Varvet.

Planläggningen av byggnader och anordningar å varvet har i första hand motiverats av *dels* befintligheten av lämplig plan av passande storlek och lutning såväl för upphalningsslipen, f. d. Hästholmsvarvet, som för byggnadsbäddarna, f. d. Gunnarstorps varv, *dels* platsen för den fasta dockan, f. d. Gåshaga såg och varv, där en låg bergklack med passande bottendjup utanför stranden finnes, *dels* önskvärdheten att utnyttja de i södra delen av varvsområdet liggande smärre vikarna till bassänger för småbåtar.

I enlighet härmed har anläggningen ordnats enligt följande.

Till varvets nordligaste del, inåt Hustegafjärden, där omgivande land giver gott lä, hava *upphalningsslip* och *ubåtsdepå* anordnats, skyddade av en 40 meter lång pir.

Upphalningsslipen har förlagts till f. d. Hästholmsvarvets område, där en mindre slip och ett båtskjul redan finnas. Slipen och avställningsvagnarna äro avsedda att kunna upptaga och sidoförflytta båtar av upp till 300 tons vikt. Det befintliga båtskjulet förutsättes att t. v. bibehållas, dock utökat med ytterligare ett skjul för större båtar, dit även kontorslokaler förlagts. Ovanför slipen ordnas *slipbod* med slipmaskineri, verkstad, dykarbod och *inventariiekammare*. Vid sidan av slipen förlägges *inventariiekammare* för torpedbåtar, vedettbåtar m. fl. smärre fartyg. I bassängen utanför slipen är ett *upptagningsspel med travers för småbåtar* om upp till 10 tons vikt med 15 meters fri längd och elektrisk manövrering anordnat. Spår leda härifrån till *båtskjul för småbåtar*, *båtbyggerverkstad* och lämpliga uppställningsplatser i det fria för båtar. Invid båtskjulet äro *trä-, snickar- och båtbyggerverkstaden*, inrymmande därjämte möbel- och modellförråd samt mallvind, ävensom *tork- och värmecentral* förlagda. I närheten uppföras *två virkesskjul*, till vilka järnvägsvagnar kunna direkt införas.

Närmast sydost om slipbassängen är en kaj med 5 meters vattendjup anordnad för *ubåtsdepå* samt övriga ubåtar. Från kajen utgår en pir med 2 tons lyftkran. På kajen hava förlagts *elektrisk verkstad* och *inventariiekammare* (befintlig byggnad), den förra dessutom inrymmande laddningsstation, akkumulatorverkstad, ubåtsdepålokaler och verkstad, periskopverkstad, provrum och elektriskt förråd.

Söder om ubåtsdepån äro i omedelbar närhet av varandra förlagda två *byggnadsbäddar* för fartyg (vedettbåtar av ny typ) om cirka 60 meters längd och 130 tons sjösättningsvikt, *plåtslagarverkstad* med *pannverkstad*, *kopparslagarverkstad*, *bleckslagarverkstad*, *galvaniserings- och svetsningsavdelning* m. m., *mekanisk verkstad* med *smedja, motor- och uppsättningsverkstad*, *verktygs- och materialförråd* m. m., *metallgjuteri* samt den *fasta dockan* med samma dimensioner som Gustaf V:s docka på Beckholmen, d. v. s. 140 meters längd, 24 meters bredd och 9 meters djup vid lågvatten. Mellan plåtslagarverkstaden och dockan utgår en cirka 100 meter lång pir med 60 tons farbar kran, eventuellt två dylika om vardera 30 tons lyftkraft, invid vilken en *flytdocka* med 2 000 tons lyftkraft avses förlagd. Flytdockans dimensioner äro beräknade för dockning av minkryssaren Clas Fleming samt jagare av Ehrensköldstypen. Invid den fasta dockan äro *pumphus* med *kraftstation* och *värmecentral*, ävensom *målarverkstad*, *dockbod* och *tjörborg* förlagda. Söder om den fasta dockan finnes utrymme för ytterligare en fast docka av Galärvarvsdockans dimensioner.

A.-B. Ljungströms ångturbins förutvarande verkstad planeras såsom *materialförråd*, för vilket ändamål byggnaden med hänsyn till såväl läge som anordning synes vara lämplig. Inom byggnaden räknas med ett *sjukrum*, utrustat

för lämnande av första hjälpen vid olycksfall. Det vid huvudvägen genom norra delen av varvet och intill huvudingången belägna *skjulet för brandredskap* avses fortfarande kunna användas för samma ändamål.

Nuvarande restaurangbyggnad avses till *markententeri* för varvspersonalen.

Till den södra delen av varvet förläggas varvets administrationsbyggnad samt de militära departementens lokaler.

Administrationsbyggnaden, inrymmande varvschefens kansli och expeditioner samt departementschefskontor och expeditioner, ritkontor, polisvakt m. m. förläggas på en höjd invid Gåshaga övre hållplats och vid huvudingången till varvet. I underliggande berg anordnas *bombfri källare* för arkiv m. m. Omedelbart intill administrationsbyggnaden ligga *artilleri-, min- och torpeddepartementens verkstäder och förråd*, dessa senare invid kaj, där den för närvarande på Galärvarvet stående 40 tons mastkranen avses placerad. De å detta område liggande stenbyggnaderna, tillhörande A.-B. Gasaccumulator och A.-B. Kol och Koks, apteras till verkstäder och förrådslokaler. De på kajen gående spåren framföras till bredvidliggande bergklack, där *tvenne bombfria källare* äro insprängda för förvaring av torpeder, ammunition, sprängämnen, fosfor m. m. För ombordtagning av torpeder användes piren vid bassängen för småbåtar, dit spår leda från torpedförråden och en 2 tons lyftkran uppställas.

Ekipagedepartementets transportkontor, verkstäder samt sjöinstrument- och sjökarteförråd anordnas omedelbart söder om administrationsbyggnaden.

Sjöreservens kasern förläggas till Talludden i omedelbar närhet av de båda bassängerna för småbåtar.

Vid varvets södra gräns anordnas *ingång*, särskilt avsedd för från stationen kommande personal.

På lämpligt avstånd utanför varvets stränder anordnas *stängsel och vågbrytare*, vilka lämpligen kunna utgöras av bomlänsor, sträckta mellan kraftigt förankrade moringar av betong. För uppförande av *duc d'Alber* är vattendjupet för stort.

Mot land begränsas varvet av ett *stängsel* med å tre ställen anordnade *portar*.

Å varvsområdet finnas ett flertal *större planer*, dit spår hava letts för anordnande av erforderliga förvaringsplatser för materiel, som kan förvaras i det fria, såsom reservångpannor, reservpropellrar, ankaren, plåt och vinklar, skrot m. m.

Boställen för personalen.

Med hänsyn till under »Boställsfrågan» (sid. 58) anförda synpunkter har utredningen räknat med, att vid Gåshaga-Käppala boställen böra uppföras för i genomsnitt 25 % av personalen. Härav föranledda kostnader uppgå till 2.5 milj. kronor. I samband med markförvärvet erhålles emellertid boställen till ett beräknat sammanlagt nybyggnadsvärde av 1 316 600 kronor. Dessa boställen kräva å andra sidan vissa ändringar och moderniseringar, för vilka kostnaderna beräknas till 280 000 kronor. De beräknade boställskostnaderna komma således att uppgå till 2 500 000—1 316 600 + 280 000 = 1 463 400 kronor, vilken summa enligt av utredningen i det föregående anförda principer (sid. 61) bör upptagas med halva beloppet ... kr. 731 700:—

Härtill kommer:

för planering, vägar m. m.	»	50 000:—
» vatten, avlopp, elektrisk belysning m. m.	»	150 000:—
c:a 8 % oförutsedda utgifter	»	68 300:—

Summa kr. 1 000 000:—

Delar av det för inköp avsedda området äro lämpliga för bebyggelse med boställen av olika slag. Då de ovan beräknade tjänstebostäderna ej upptaga all för ändamålet tillgänglig mark, föreslår utredningen, att mark upplåtes, och en summa av förslagsvis 1 milj. kronor avses för *byggnadslån* på gynnsammast möjliga villkor för den personal, som önskar uppföra egna bostäder. Denna summa upptages dock ej i kostnadsberäkningarna.

Kostnaderna.

Detaljerade kostnadsberäkningar återfinnas i bilaga 2. En sammanställning utvisar följande.

Varvet.

Terrassering och spåranordningar	2 077 000:—	
Kajer och broar	2 518 000:—	
Byggnader m. m. för allmänna varvsdriften	1 970 000:—	
» » » artilleridepartementet	249 000:—	
» » » mindepartementet	181 000:—	
» » » torpeddepartementet	342 000:—	
» » » ekipagedepartementet	357 000:—	
» » » byggnadsdepartementet ..	30 000:—	
» » » ingenjördepartementet	7 701 000:—	
Motorer och arbetsmaskiner, inkl. flyttning	855 000:—	
Transportmateriel	700 000:—	
Elektrisk kraft och belysning	1 000 000:—	17 980 000:—
Cirka 7.5 % oförutsett		1 320 000:—

Varvet Kronor **19 300 000:—**

Stationen.

Terrassering och vägarbeten	1 178 000:—	
Kajer och broar	2 069 000:—	
Allmänna byggnader	7 219 000:—	
Elektrisk belysning m. m.	600 000:—	11 066 000:—
Cirka 7.5 % oförutsett		834 000:—

Stationen Kronor **11 900 000:—**

Gemensamma anläggningar **600 000:—**

Summa för örlogsstationen Kronor **31 800 000:—**

Tillkommer:

för vattenledning enligt Lidingö stads drätselkammarens beräkning (sid. 66)	500 000:—
» boställshus	1 000 000:—
» markförvärv, uppskattat till	7 000 000:—

Totalsumma Kronor 40 300 000:—

Förslag till örlogsstation vid Skärsätra—Mölna.

Område, markförvärv m. m.

(Se karta, bil. 8.)

Det för inköp ifrågasatta området omfattar strandlinjen från och med Kappsta till och med Mölna egendom på södra Lidingön samt begränsas i norr av Sturevägen och allmänna landsvägen. Dessutom ingår det område, tillhörande A.-B. Mölna, som norr om allmänna landsvägen sträcker sig upp till Kottlasjöns sydöstra strand.

Arealen utgör c:a 900 000 kvm., vilken areal emellertid ej obetydligt ökas genom planerade utfyllningar. Även detta område är således större än det nuvarande. Skälen härför äro desamma, som åberopats ifråga om Gåshaga-Käppalaförslaget, nämligen dels att helt nya och ganska stora områden måste avses för personalens fysiska fostran, skjutbana m. m., dels betydligt större areal än å nuvarande plats måste beräknas för boställsområden, dels ock att vissa delar av området på grund av terrängförhållandena ej kunna helt utnyttjas.

Norr om områdets västra del, mellan Sturevägen och järnvägen befinner sig ett område om c:a 62 000 kvm. (särskilt utmärkt å kartan), som utredningen anser önskvärt, ehuru ej nödvändigt att inköpa. Inköpes detta område, som är ur boställssynpunkt välbeläget och medför en kostnadsökning av c:a 700 000 kronor, undvikes nämligen att tomter i främmande ägo komma att befinna sig i direkt anslutning till stationsområdet samtidigt som detta erhåller en markerad nordlig gräns i järnvägen och allmänna landsvägen. Det torde dessutom få anses vara för staten fördelaktigt, att genom ett inköp söka för egen del draga nytta av den värdestegring, som örlogsstationens tillkomst kan förmodas medföra. Som av det följande framgår, har emellertid utredningen ej avsett medel för förvärv av ifrågavarande område, utan gjort detta förvärv beroende på om överskott kan erhållas vid inköpet av området i övrigt.

Det antal tomtägare, som, förenämnda område frånsatt, skulle beröras av örlogsstationens förläggande till Skärsätra-Mölna utgjorde vid tiden för utredningens undersökningar ett 50-tal. Av dessa hava det helt övervägande antalet eller 81.3 % förklarat sig villiga att avträda sin egendom mot viss uppgiven summa, som angivits under förutsättning att uppgörelse sker innan den 31 december 1931. 5.7 % hava förklarat sig ej villiga att överlåta sina områden, medan från 13.0 % svar ej ingått. Motsvarande siffror för Gåshaga-Käppalaområdet äro 65.9, 15.6 och 18.5 %.

Samtliga tomter och byggnader hava även för Skärsätra-Mölnaområdet värderats av arkitekten E. Rudskog. Dennes värdering slutar på en totalsumma av 3 868 000 kronor.

De tomtägare, som förklarat sig villiga att sälja, göra anspråk på en summa av sammanlagt 4 578 234 kronor. Den häremot svarande värderingssumman utgör 3 557 000 kronor. Sagda tomtägare ifrågasätta alltså en summa, som med 28.7 % överstiger det av värderingsmannen åsatta värdet. Även härvidlag är sålunda läget avsevärt gynnsammare än ifråga om Gåshaga-Käppalaom-

rådet, där tomtägarnas anspråk ligga 60.64 % över värderingen. Detta utsluter dock ej, att även inom Skärsätra-Mölnaområdet många anbud synas väl högt tilltagna och att således expropriation kan behöva tillgripas i flera fall, därest anspråken ej reduceras.

Från de 18.9 % av tomtägarna, som antingen förklarat sig ej önska sälja eller ej besvarat utredningens förfrågan, kan således någon uppgift om den summa, å vilken de göra anspråk för sin egendom ej föreligga, och ej heller finnes möjlighet att med någon större grad av sannolikhet beräkna sagda summa. Arkitekt Rudskogs värdering av dessa ägares tomter och fastigheter uppgår emellertid till 311 000 kronor. Tillåter man sig här samma approximation som i Gåshaga-Käppalaförslaget, nämligen att ifrågavarande ägares anspråk skulle vara i proportion lika mycket högre än värderingssumman som för de ägare, vilkas anspråk äro kända, kommer man fram till en beräknad anspråkssumma av 400 257 kronor. Läggas denna anspråkssumma till den redan kända, erhålles en total, ehuru alltså delvis approximativt beräknad anspråkssumma på 4 978 491 kronor. Mot en anspråkssumma på i runt tal 5 milj. kronor svarar alltså utredningens värderingssumma på i runt tal 3.9 milj. kronor. Medeltalet utgör 4.45 milj. kronor. Utredningen anser sig böra upptaga *kostnaderna för markförvärvet till 4.5 milj. kronor*, men förutsätter därvid, att de besparingar, som möjligen kunna göras vid de definitiva underhandlingarna med tomtägarna, resp. tillgripande av expropriationsförfarandet, användas till inköp av lämpliga delar av förenämnda eventuella område.

Även för Skärsätra-Mölnaområdet gäller, att ett antal användbara boställslägenheter övergå i statens ägo i och med inköp av området. Härigenom minskas boställskostnaderna om än icke i samma grad som i Gåshaga-Käppalaförslaget.

Allmän beskrivning.

(Se skiss, bil. 12.)

Vattenområdet utanför örlogsstationen är av synnerligen lämplig utsträckning, icke besvärande trångt, men ej heller alltför öppet. Å Lilla Värtan finnes omedelbart utanför stationen rymlig ankarplats med god ankarbotten och passande djup. Med de närbelägna, marinen tillhörande Fjäderholmarna med redan befintlig ammunitionsdepå och lämplig plats för ifrågasatt bränsledepå, bildas en i viss mån sluten redd med utomordentliga förutsättningar. Kan dessutom den allmänna trafiken helt omläggas till leden mellan Fjäderholmarna och Blockhusudden, vilket torde kunna ske utan nämnvärt men för sagda trafik, bliva de nautiska förhållandena vid Skärsätra-Mölna avsevärt gynnsammare än vad som är fallet vid övriga förslag.

Bottenförhållandena utanför Mölnaområdet hava på enskilt initiativ undersökts redan 1911 och 1916, vilka undersökningars resultat ställts till utredningens förfogande. Dessutom hava genom utredningens försorg ytterligare kompletterande djuplodningar och borrhningar verkställts längs hela det föreslagna områdets stränder. Undersökningarna visa, att botten utgöres av ett lager lös lera, i mäktighet varierande mellan 1 och 6 meter, därunder på berget eller på fast pinnmo ett tunnare skikt sand eller grus, likaledes varierande mellan 1 och 6 meter, dock så att sammanlagda mäktigheten av de båda lagren uppgår till högst omkring 7 meter. Berget sluttar i allmänhet långsamt med 7 meters djup cirka 40 meter utanför strandlinjen med undantag av den

östligaste stranden och utanför Kappsta udde, där berget stupar jämförelsevis brant. För att erhålla tillräckligt vattendjup utan undervattenssprängningar har det därför befunnits nödvändigt att beräkna ganska omfattande utfyllningar samt muddringar i den lösa leran. Erforderligt fyllnadsmaterial beräknas kunna erhållas dels sjöledes från grusgröpar medelst sandsugarfartyg eller pråmar, dels från schaktningarna i land, varigenom de sammanlagda kostnaderna för terrassering och kajarbeten ställa sig något lägre än vid Gåshaga-Käppala. Såsom kajtyp kan på grund av bottenförhållandena järnspåntkajer användas överallt, där icke särskilda omständigheter, prydighet o. d., göra det nödvändigt att uppföra granitklädda kajer.

Fördelningen av området för station och varv, varvid den förra förlagts till områdets västra och norra delar och det senare till den östra delen, motiveras av

att såväl en större plan, passande för anläggning av kasern- och skolbyggnader som ett antal lämpliga boställen finnas inom det för stationen föreslagna området,

att lämpliga planer för de större verkstadsbyggnaderna m. m. finnas eller genom utfyllningar erhållas inom det för varvet föreslagna området,

att djupborrningarna utanför Mölnastranden och undersökningarna i land visat, att en användbar plats för anläggning av den fasta dockan finnes inom varvsområdet,

att möjlighet finnes att utan större kostnader inleda stickspår från S. Lidingö järnväg till varvets område,

att slutligen den föreslagna fördelningen i hög grad minskar behovet av dyrbara schaktningsarbeten i land samtidigt som det ringa vattendjupet underlättar genomförandet av för varvet erforderliga utfyllningar.

Längderna av kajer och pirar utgöra enligt utredningens förslag:

Vattendjup	7 m.	5 m.	3 m.	Summa
Stationen	320 m.	50 m.	240 m.	610 m.
Varvet	870 »	580 »	240 »	1 690 »
Örlogsstationen	1 190 m.	630 m.	480 m.	2 300 m.

Därest den för varvet avsedda kajlängden skulle visa sig otillräcklig, finnes möjlighet att genom ändring av varvsstängslets sträckning öka varvets kajlängd på stationskajens bekostnad. De närbelägna, kronan tillhörande Fjäderholmarna erbjuda även relativt god plats för pråm- och annan flytande materiel, som ej är i daglig användning.

Järnvägsförbindelse till örlogsstationens område finnes genom S. Lidingö järnväg och hänvisas beträffande dess tekniska uppgifter till vad som anförts i Gåshaga-Käppalaförslaget. Dock är att märka, att Skärsåtra station ligger c:a 3.5 km. närmare Stockholm än Gåshaga station, varigenom restiden förkortas med c:a 10 minuter och biljettkostnaden med 20 öre per enkel resa.

Enligt förslaget avses att stickspår från nämnda järnväg framdrages i östlig riktning från Skärsåtra-Parkvägens station längs stationsområdets norra gräns till Skärsåtra ladugård, där spåret inledes till varvsområdet. Huvudspåret framdrages till dockorna, ingenjördepartementets större verkstäder och kajer samt till utrustningspiren. Från huvudspåret avgrenas spår till övriga departements verkstäder, förråd och kajer samt lättare transportspår till träverkstaden och dess förrådsbyggnader, till elektriska verkstaden, ubåtsdepå och kajer; varvets kajspår fortsattes in på stationens område och fram till dess

förrådsbyggnader. Kurvorna å huvudspåren hava 100—150 meters radie och å bispår 50—30 meter; lutningen uppgår till högst 1:60.

Den utom stationens område boende *personalens transport* till och från örlogsstationen beräknas försiggå såsom angivits vid Gåshaga-Käppalaförslaget.

För örlogsstationens *vattenbehov, avlopps- och gasledning* samt *elektricitetsbehov* gäller i huvudsak samma, som vid Gåshaga-Käppalaförslaget anförts.

Stationen.

Stationsbefälhavarens kanslibyggnad förlägges till Fredriksbergs ägor, ovanför därvarande mindre hamnbassäng, som iordningställes och fördjupas för tilläggning av ångslupar och motorbåtar m. fl. småbåtar.

Kappsta nuvarande corps de logi, en äldre träbyggnad, rives och ersättes med nytt *boställshus* för *stationsbefälhavaren*. En del å Kappsta, Solbackens, Stensätra, Nysätra och Oakhills områden belägna boställshus bibehållas efter närmare inspektion och iordningställas för stationens personal, varjämte två byggnader omändras till *mässar för officerare och underofficerare*.

Omkring den väster om Skärsätra Parkbrygga utfyllda *exercisplanen* förläggas *kasernen* med tillhörande *kärchefs- och kompaniexpeditioner, kokhus, matsalsbyggnad, tvätt- och varmbadanstalt m. m., exercis- och underofficersskolor* m. m. Väster om kasernerna uppföres *sjukstugan* inom Oakhills nuvarande trädgård. Norr om kasernen förlägges *idrotts- och tennishall* samt inredas *markententeri* för *manskap* och *mäss* för *flaggkorpraler och korpraler* i befintliga byggnader. Väster om exercisplanen uppföres *stationsintendenturens* byggnader.

Infarten till stationsområdet såväl från järnvägsstationen som vid direkt färd över land är från Skärsätra—Parkvägens stationsväg.

Förutom redan nämnda boställen å västra delen av stationsområdet, avses områdets östligaste, intill Brevik gränsande del samt de norr om järnvägen liggande delarna av Mölna ägor till utstyckning i lämpliga boställstomter för stationens personal. *Saluhall* anses icke behöva uppföras, då tillräckligt antal försäljningslokaler redan finnas inom Skärsätra villasamhälle. *Samlingslokal* för *varvsarbetarna* uppföres på lämplig plats inom för denna personal avsett område.

Idrottsplanen förlägges till området omedelbart söder om järnvägen mellan landsvägen till Kottla hållplats och avloppet från Kottlasjön. För *skjutbanan* beräknas lämplig plats kunna beredas längs områdets östra gräns omedelbart norr om Högberga hållplats med riktning mot en 40 meter hög bergås. Dimensionerna å idrottsplan och skjutbana äro desamma, som angivits vid Gåshaga-Käppalaförslaget.

Varvet.

Planläggningen av byggnader och anläggningar inom varvet har i första hand motiverats av befintligheten av *dels jämförelsevis lämplig terräng* och bergformation strax öster om Kottlasjöns avlopp för byggande av den fasta dockan, *dels tvenne undervattensgrund* av ganska stor utsträckning utanför Mölna ägor, varöver utfyllningar, kajer och pirar kunna ordnas för verkstäder och förläggning av fartyg under reparation, ubåtsdepå m. m.

I enlighet härmed har anläggningen ordnats enligt följande.

Huvudingången till det med stängsel omgärdade varvsområdet är från stora landsvägen vid bivägen från det norr om järnvägen liggande bostadsområdet.

Administrationsbyggnaden är förlagd på en höjd innanför huvudingången. Under byggnaden ordnas *bombfria källare*.

Verkstäder och *förrådsbyggnader* för *artilleri-, min-, torped- och ekipagedepartementen* samt *sjöreservkasern* m. m. hava förlagts till varvets västra del, nuvarande Tykö trädgård. Nedanför *kanon- och torpedförråden* utbygges en pir, där Galärvarvets nuvarande 40 tons mastkran och en 2 tons lyftkran för torpeder uppställas. Vid kajen förläggas större beredskapsförlagda fartyg samt i den innanför liggande bassängen sjöreservens fartyg och båtar, vedettbåtar, sjömättningsfartyg och andra mindre fartyg. Från kajspåren leder spår upp till i bakom liggande berg insprängda *bombfria källare* för torpeder, ammunition, fosforförråd m. m.

Vid östra sidan av förutnämnda bassäng anordnas *upphalningsslipen* med *uppställningsspår* ävensom *upptagningsspel* för småbåtar med spår ledande upp till norr om bassängen förlagda *trä-, båtbyggeri- och snickarverkstad, båtskjul* för större och mindre båtar, *inventarielammare, virkesskjul* m. m. Vid sidan av upphalningsslipens sidospår anordnas *två byggnadsbäddar* för vedettbåtar av ny typ. Båtarnas sjösättning är avsedd att verkställas genom förflyttning över slipen, varigenom kostnaden för sjöbäddar inbesparas.

Söder om upphalningsslipen förlägges den *elektriska verkstaden* med *ubåtsdepåns lokaler*, varjämte pir med 2 tons kran anordnas för förläggning av ubåtsdepåns fartyg. Vid kajen närmast ubåtsdepån förläggas jagarna.

På det över Mölnagrundet utfyllda kajplanet uppföres ingenjördepartementets större verkstäder, *plåtslagarverkstad med pannverkstad, smedja* m. m., *mekanisk verkstad* med *kopparslagar- och galvaniseringsverkstad, materialförråd* samt *metallgjuteri*. Huvudjärnvägsspåret framföres mellan verkstäderna ned till den 125 meter långa *utrustningspiren*, som är försedd med *en 60 tons transportabel kran* eller eventuellt 2 st. sådana kranar, vardera med 30 tons lyftkraft. Nedanför verkstäderna förtöjes *flytdockan* för fartyg upp till 2 000 ton. Till kajerna och piren förläggas de fartyg, som undergå större reparationer eller där mera omfattande underhållsarbeten utföres.

Öster om verkstadsplanet anlägges den *fasta dockan* med dimensionerna 140×24×9 meter, motsvarande Gustaf V:s dockans storlek, med *pumphus, kraftstation* och *värmecentral*, varjämte plats reserveras för ytterligare en docka med Galärvarvsdockans dimensioner. Då berget är långsluttande, blir det nödvändigt att delvis utföra dockan i betong, vilket fördyrar densamma; någon lämpligare plats för dess anläggande synes emellertid enligt för närvarande tillgängliga undersökningar icke finnas inom det för Skärsåtra-Mölnaförslaget disponibla området. Invid dockan uppföres *målarverkstad, dockbod* och *tjörborg*.

Mellan dockan och varvets östra gräns anordnas en kaj och uppföres *inventarielammare. Marketenteri* för varvsarbetarna uppföres norr om ingenjördepartementets större verkstadsbyggnader.

Byggnadsdepartementets arbetsbod och *sjukrummet* anordnas i befintliga byggnader i närheten av varvets administrationsbyggnad.

Till planet norr om den fasta dockan framdragas spår till lämpliga *förvaringsplatser* för viss materiel, såsom reservångpannor, reservpropellrar, ankaren, plåt och vinklar, skrot m. m.

Skjulet för brandredskap anordnas vid vaktstugan vid varvets västra ingång, där järnvägsspåret inkommer till varvsområdet. Förutom huvudingången anordnas även en port vid järnvägsspårets framdraging från varvet till stationsområdet.

Avloppet från Kottlasjön framdrages genom kulvertledning från Mölna kvarn längs den fasta dockan, varigenom beräknas, att strömvattnet skall bidra till att hålla isfritt framför dockan.

Mölna kvarnbyggnad synes böra bibehållas på grund av dess kulturhistoriska värde.

Boställen för personalen.

Med hänsyn till under »Boställsfrågan» (sid. 58) anförda synpunkter har utredningen räknat med, att vid Skärsätra-Mölna boställen böra uppföras för i genomsnitt 25 % av personalen. Härav föranledda kostnader uppgå till 2.5 milj. kronor. I samband med markförvärvet erhålles emellertid boställen till ett beräknat sammanlagt nybyggnadsvärde av 496 800 kronor. Dessa boställen kräva å andra sidan vissa ändringar och moderniseringar, för vilka kostnaderna beräknas till 100 000 kronor. De beräknade boställskostnaderna komma alltså att uppgå till 2 500 000—496 800 + 100 000 = 2 103 200 kronor, vilken summa enligt av utredningen i det föregående anförda principer (sid. 61) böra upptagas med halva beloppet kr. 1 051 600:—

Härtill kommer:

för planering, vägar m. m.	»	150 000:—
» vatten, avlopp, elektrisk belysning m. m.	»	250 000:—
c:a 10 % oförutsedda utgifter	»	148 400:—

Summa Kronor 1 600 000:—

Delar av det för inköp avsedda området äro lämpliga för bebyggelse med boställen av olika slag. Då de ovan beräknade tjänstebostäderna ej upptaga all för ändamålet tillgänglig mark, föreslår utredningen att mark upplåtes, och en summa av förslagsvis 1 milj. kronor avses för *byggnadslån* på gynnsammast möjliga villkor för den personal, som önskar uppföra egna bostäder. Denna summa upptages dock ej i kostnadsberäkningarna.

Kostnaderna.

Detaljerade kostnadsberäkningar återfinnas i bilaga 3. En sammanställning utvisar följande.

Varvet.

Terrassering och spåranordningar	2 134 000:—	
Kajer och broar	1 944 000:—	
Byggnader m. m. för allmänna varvsdriften	2 904 000:—	
» » » artilleridepartementet	302 000:—	
» » » mindepartementet	346 000:—	
» » » torpeddepartementet	432 000:—	
» » » ekipagedepartementet	357 000:—	
» » » byggnadsdepartementet	30 000:—	
» » » ingenjördepartementet	8 044 000:—	
Motorer och arbetsmaskiner, inkl. flyttning	855 000:—	
Transportmateriel	700 000:—	
Elektrisk kraft och belysning	1 000 000:—	19 048 000:—
C:a 7.5 % oförutsett		1 412 000:—

Varvet Kronor 20 460 000:—

Transport **20 460 000: —**

Stationen.

Terrassering och vägarbeten	1 402 000: —	
Kajer och broar	558 000: —	
Allmänna byggnader m. m.	6 968 000: —	
Elektrisk belysning	600 000: —	9 528 000: —
C:a 7,5 % oförutsett		772 000: —

Stationen Kronor **10 300 000: —**

Gemensamma anläggningar 340 000: —

Summa för örlogsstationen Kronor 31 100 000: —

Tillkommer:

för vattenledning enligt Lidingö drätselkammars beräkning (sid. 66)	400 000: —
» boställshus	1 600 000: —
» markförvärf, uppskattat till	4 500 000: —

Totalsumma Kronor 37 600 000: —

Förslag till örlogsstation vid Elvvik.

Område, markförvärv m. m.

(Se karta, bil. 9.)

I de 1907, 1916 och 1917 uppgjorda förslagen till örlogsstation vid Elvvik, uppgick arealen av den mark, som ansågs böra förvärfvas för ändamålet, till c:a 2 300 000 kvm. och beräknades kostnaderna för markförvärvet till 4.4 milj. kronor.

Då man numera kan räkna med avsevärt mindre areal, har utredningen begränsat området till c:a 970 000 kvm. Även detta område är dock betydligt större än det av örlogsstationen i Stockholm disponerade. Skälen härtill äro desamma, som anförts ifråga om Gåshaga-Käppala- och Skärsätra-Mölnaförslagen, och tillkommer dessutom i detta förslag, att de områden, som på grund av terrängförhållandena ej kunna utnyttjas, äro större än i föregående förslag.

Det för inköp ifrågasatta området omfattar östra delen av den mellan Askrikefjärden och Hustegafjärden utskjutande udden av Lidingö med undantag av tvenne mindre tomter, Elvviksudde och Östervik. Till den helt övervägande delen äges området av överstelöjtnanten A. Janse, Elvvik. Utredningen har ej funnit skäl att träda i direkta underhandlingar med de övriga fastighetsägare, som skulle beröras av ett inköp av området ifråga, utan åtnöjt sig med att i samråd med överstelöjtnant Janse göra en beräkning av den för markförvärvet erforderliga summan. Denna beräkning har slutat på *en summa av 3 milj. kronor*, vilken summa alltså upptagits i utredningens kostnadsberäkningar.

Allmän beskrivning.

(Se skiss, bil. 13.)

De allmänna strand- och terrängförhållandena äro ogynnsammare än å såväl Skärsätra-Mölna som Gåshaga-Käppala, vilket medfört avsevärt ökade kostnader för terrassering, väg- och vattenbyggnader m. m.

Vattenområdet utanför örlogsstationen är av tämligen stor utsträckning med lämplig, ehuru något djup ankarplats å Askrikefjärden för till stationen inkommande fartyg. För vid kraftig ostlig vind uppkommande sjö böra de vid varvets norra kajer förlagda mindre fartygen kunna skyddas genom den från utfyllningen norr om Duvholmen utgående vågbrytaren, medan de vid stationens kajer förtöjda fartygen skyddas genom förläggning till den vid Askrikefjärden (Rävviken) befintliga naturliga hamnen. Duvholmen har för- enats med Lidingölandet genom en bred bankfyllning över grundaste delen av mellanliggande sund, där djupet till fast berg uppgår till högst 12 meter. Härigenom bildas innanför Duvholmen en stor, väl skyddad bassäng för förläggning av mindre fartyg, pråmar, m. m. Vid ett genomförande av Elvviksförslaget kan frågan om bränsledepå lösas genom att densamma förläggas till Duvholmens östra del, där efter utfyllning kajer med erforderliga vattendjup utan svårighet kunna anläggas.

Med hänsyn till isförhållanden är läget så tillvida gynnsamt, att den för den allmänna vintertrafiken nödvändiga isrännan går omedelbart utanför Elvviks-förslagets vattenområde. Vad de nautiska förhållandena i allmänhet beträffar, är det ej uteslutet, att den nu mellan Lilla Högarn och Duvholmen framgående allmänna farleden för till Stockholm inpasserande fartyg stryker alltför nära intill örlogsstationen, och att det därför kan befinnas önskvärt, att den om-läggas till öster om Lilla Högarn.

Fördelningen av området för station och varv, varvid stationen förlagts till områdets västra och norra del med kajer såväl mot Askrike- som Hustega-fjärden samt varvet omkring och norr om den mellan Elvvikslandet och Duvholmen bildade hamnbassängen, motiveras av

att den erforderliga järnvägen med anslutning till Norra Lidingö järnvägs ändstation vid Kyrkviken lämpligen kan införas på örlogsstationens område norr om stora landsvägen med station för passagerare och godstrafik strax norr om Elvviks mangårdsbyggnad, samt att spår härifrån kunna inledas till varvet genom dess södra port.

att lämpliga planer finnas inom det för stationen avsedda området för kasern, exercisplan, exercishus, idrottsplan m. fl. anläggningar, som fordra stora, icke alltför kuperade områden,

att vid Räviken utan alltför stora kostnader passande förtöjningsplatser för vid stationen tillfälligt förlagda, rustade fartyg kunna anordnas omedelbart nedanför exercisplan och skolbyggnader,

att den mot stationens södra strand vettande Elvviks mangårdsbyggnad med tillhörande park lämpligen kan utnyttjas som boställe för stationsbefälhavaren,

att den förutnämnda hamnbassängen mellan Elvvikslandet och Duvholmen lämnar gott skydd och medger lämplig förtöjningsplats för till varvet förlagda större och mindre fartyg med de egentliga varvsverkstäderna, dockor, slip m. m. anordnade runt bassängen, medan ubåtsdepåns fartyg kunna förläggas till varvets kajer mot Askrikefjärden, där även vapendepartementets verkstäder och förråd kunna anordnas vid kajer med erforderligt vattendjup för de större fartygen.

att inom varvsområdet finnes en för anläggning av den fasta dockan synnerligen lämplig plats med passande, fast och brant sluttande berg, medgivan-de kort indämning.

Bottenförhållandena utanför området förete ganska olikartade typer. Utan-för varvsområdets stränder och inom hamnbässängen är sålunda berggrunden sakta sluttande med ett största djup av c:a 18 meter omkring 100—200 meter utanför strandlinjen. På berget ligger här ett lager av fast grus, varierande vid de föreslagna kajlinjerna mellan 1—7 meters mäktighet, samt ovanpå gruset ett lager av lös lera av högst 8 meters mäktighet, dock så, att totala mäktigheten av grus och lera uppgår till högst c:a 11 meter. För kajerna och pirarna inom varvsområdet har på grund härav kunnat räknas med den billi-gare järnspåntkonstruktionen.

Inom stationsområdet är däremot gruslagret i allmänhet av så ringa mäktig-het, på vissa ställen obefintligt, att det varit nödvändigt att räkna med granit-klädda betongkajer.

Vid fördelningen av de mellan 3 och 7 meter varierande kajdjupen inom var-vets och stationens skilda delar och kajlinjernas sträckning har största möjliga hänsyn tagits till nödvändigheten av att nedbringa muddringskostnaderna och dessutom till att med ledning av tillgängliga borrhälsningar vinna säkerhet mot oförutsedda, dyrbara undervattenssprängningar. I stället hava ganska om-

fattande utfyllningar beräknats bakom kajlinjerna, varvid fyllningsmaterial påräknats kunna erhållas på samma sätt som vid Skärsätra-Mölneförslaget.

Längderna av kajer och pirar utgöra enligt utredningens förslag:

Vattendjup	7 m.	5 m.	3 m.	Summa.
Stationen	600 m.	—	100 m.	700 m.
Varvet	900 »	675 m.	505 »	2 080 »
Örlogsstationen	1 500 m.	675 m.	605 m.	2 780 m.

Kajerna äro i allmänhet byggda på fast grund. Endast några kortare kajsträckor, de utskjutande pirarna och förbindelsekajerna till Duvholmen förut-sättas byggda på utfyllning.

Järnvägsförbindelse till Elfviksområdet saknas. Norra Lidingöjärnvägen, som är normalspårig och över Lidingöbron står i förbindelse med Stockholms spår-vägsnät, kan på samma sätt som vid Gåshaga-Käppala och Skärsätra-Mölne-förslagen sättas i förbindelse med statens järnvägsnät. Dess slutstation på Lidingön är för närvarande belägen vid Kyrkviken, varifrån avståndet till järnvägsstation inom örlogsstationens område är omkring 5 km.

I proposition nr 55 till 1907 års riksdag angående förflyttning av flottans station i Stockholm till Elvvik å Lidingö, beräknades för järnvägsförbindelse från Värtans station till Elvvik ett belopp av 1 970 000 kronor, som i 1916 års flottstationskommittés Elviksalternativ höjdes till 2 700 000 kronor. 1917 års flottstationskommitté har för Elviksalternativet beräknat kostnaden för järnväg från Islinge å Lidingöbrons ändpunkt å Lidingö till Elvvik, eller en längd av 9 km., till ett belopp av 6 430 000 kronor, vilket motsvarar c:a 3 600 000 kronor för den omkring 5 km. långa vägsträckan Kyrkviken—Elvvik. 1917 års kommitté ansåg emellertid på grund av en av Kungl. Järnvägsstyrelsen verkställd utredning, att då inkomsten av ifrågavarande järnvägsförbin-delse kunde beräknas komma att täcka icke blott kostnaderna för drift och underhåll utan även för ränta och amortering, behöfde kostnaderna för järn-vägen icke ens till någon del påläggas kostnaderna för örlogsstationsanlägg-ningen. Genom automobilismens utveckling hava förhållandena sedan 1917 väsentligen förändrats. Särskilt bilbusstrafikens uppsving har medfört en minskad räntabilitet för järnvägstrafiken och därmed en välgrundad återhåll-samhet i upprättandet av nya järnvägsförbindelser. Utredningen, som finner järnväg till en ny örlogsstation nödvändig, anser sig därför kunna ifrågasätta, om man under nuvarande förhållanden verkligen kan påräkna järnväg till en ny örlogsstation å Elvvik utan bidrag från statens sida, eller, om staten själv anlägger järnvägen, densamma kan beräknas giva sådant ekonomiskt utbyte att det kan betraktas såsom riktigt att ej helt eller delvis upptaga kostnaderna för densamma i kostnaderna för stationsanläggningen. Utredningen har emeller-tid ej till någon del upptagit ifrågavarande kostnader i sina beräkningar, men anser, att, därest Elviksförslaget skulle tagas under öfvervägande, denna ange-lägenhet bör göras till föremål för ytterligare utredning.

Från den strax norr om Elviks herrgårdsbyggnad föreslagna slutstatio-nen å järnvägsförbindelsen har utredningen beräknat, att spår indrages på varvsområdet med stickspår till dockorna, ingenjördepartementets större verk-städer, förrådsbyggnader, kajer och utrustningspir samt vidare dels öfver bank-fyllningen till Duvholmens inre kaj, dels förbi vapendepartementens verkstä-der och kajer. Härifrån fortsättas järnvägsspåren genom norra varvsporten till stationens förrådsbyggnad. Kurvorna å huvudspåren hava 100—150 m. samt å bispår 30—50 m. radie; lutningen uppgår till högst 1:60.

Den utom stationens område boende *personalens transport* till och från örlogsstationen har beräknats uteslutande försiggå med järnvägen, då transport med färja, såsom förutsatts i de söder om Hustegafjärden belägna förslagen, skulle taga alltför lång tid i anspråk.

Då Elvviksområdet saknar *vatten* och *avloppsledningar* samt *elektrisk kraftledning* av erforderlig kapacitet för örlogsstationens behov hava kostnaderna beräknats i enlighet härmed. Beträffande eventuella *gasledningar* gäller det samma som anförts vid Gåshaga-Käppalaförslaget.

Stationen.

Stationens militära anläggningar hava sammanförts omkring Räv Viken vid områdets norra strand mot Askrikefjärden, dit en god landsväg leder från stora landsvägen.

Stationsbefälhavarens kanslibyggnad förlägges till en höjd omedelbart öster om landsvägens anslutning till den mellan kasernerna och skolbyggnaderna belägna exercisplanen.

Kasernen med tillhörande *kårchefs- och kompaniexpeditioner*, *kokhus*, *matsalsbyggnad*, *tvätt- och varmbadanstalt*, *sjukstuga* m. m., *exercis- och underofficersskolor* m. m. hava grupperats runt Räv Viken, omslutande *exercisplan* och i nära anslutning till kajerna för stationärt förlagda fartygsförband.

På den rymliga höjdplatån söder om kasernen förläggas *idrotts- och tennisbhall*, *idrottsplan* och *skjutbana*, den senare riktad mot en bergsträckning med över 35 m. höjd.

Öster om exercisskolan hava *stationsintendenturens expeditions- , verkstads- och förrådsbyggnader* förlagts, den senare omedelbart intill det på stationsområdet indragna järnvägsspåret.

Markententeri och mässar förläggas till lämpligt belägna platser eller inredas eventuellt i redan befintliga byggnader.

Den södra delen av stationsområdet avses för uppförande av *boställshus*, *saluhall* m. m.

Elvviks herrgård med den ned mot Hustegafjärden anlagda trädgården och parken avses, såsom förut nämnts, till *boställe för stationsbefälhavaren*.

Vid stranden anlägges en mindre hamn för stationens smärre båtar samt uppföres *kallbadhus*.

Varvet.

Planläggningen av varvets byggnader och anläggningar har i första hand motiverats därav

att för anläggning av den fasta dockan lämplig plats med passande berg- och bottenformation finnes omkring 200 m. norr om varvsområdets södra gräns,

att söder om dockan plats finnes för utbyggande av utrustningspiren samt omkring dockan passande planer för förläggning av ingenjördepartementets verkstäder, upphalningsslip m. m.,

att den mellan Lidingöns östra strand och Duvholmen bildade hamnbassängen giver gott skydd för under reparation eller översyn liggande fartyg samt för till varvet i allmänhet förlagda mindre fartyg,

att den åt Askrikefjärden av en pir skyddade delen av varvet erbjuder lämplig förläggning för stationens ubåtsdepå och större beredskapsförlagda fartyg samt för vapendepartementens verkstäder och förråd, samt

att invid dessa departement en omkring 25 m. hög bergkulle finnes, där

de bombfria källarna kunna förläggas och dit järnvägsspår framdragas genom skyddande tunnlar.

Enligt dessa allmänna synpunkter har varvet anordnats på följande sätt.

I det kring varvet gående stängslet finnas *tre portar*, huvudingången vid den mellan huvudlandsvägen och östra stranden framdragna landsvägen, ungefär mitt på varvets längdsträckning, där även *administrationsbyggnaden* förlägges, samt två mindre ingångar, den södra vid Elvviks herrgård, där järnvägsspåren inledas till varvsområdet, och den norra vid vapendepartementen, där järnvägsspåren övergå från varvs- till stationsområdet. Avståndet mellan administrationsbyggnaden och längst bort från densamma belägna verkstäder är c:a 350 m., motsvarande således omkring 3 1/2 minuts promenad, varför kanslibyggnaden icke torde kunna anses belägen alltför avlägset från någon av de ordinarie arbetsplatserna. Under byggnaden ordnas *bombfria källare*.

Omedelbart innanför den södra varvsporten och invid varvets södra kaj hava *ekipagedepartementets verkstads- och förrådsbyggnader*, *sjöreservkasern* m. m. anordnats med förläggingsplats för *sjöreservens fartyg och båtar* m. fl. vid nämnda kaj, varifrån de lätt kunna komma ut från och in till varvet.

Runt omkring hamnbassängen hava ingenjördepartementets byggnader och anläggningar ordnats med *maskinverkstad*, *metallgjuteri* och *plåtslagarverkstad*, *målarverkstad*, *dockbod* m. m. omkring den fasta dockan och invid utrustningspiren med dess 60 tons eller eventuellt 2. st. 30 tons kranar.

Den *fasta dockan* med samma huvuddimensioner som Gustaf V:s docka å Beckholmen förlägges till den plats, som föreslogs av 1916 och 1917 års flottstationskommittéer, där grunden visat sig vara av bästa beskaffenhet för anläggande av en utsprängd docka. Vid dockan uppföres *pumphus* med *kraftstation* och *värmecentral*.

Utanför plåtslagarverkstaden förlägges *flytdockan* och norr om samma verkstad *byggnadsbuddar*, anordnade såsom i Skärsätra-Mölnaförslaget, samt *upphalningsslipen* med tillhörande *båtskjul* och *inventariiekammare*. *Materialförrådet* är förlagt i närheten av huvudverkstäderna och har direkt förbindelse med spårnätet.

Norr om upphalningsslipen äro *trä-, båtbyggeri- och snickarverkstaden* med *tork, båtskjul, virkesskjul* samt *inventariiekammare* sammanförda omkring *båttraverserna*. Vid utanför liggande kaj finnes gott skydd för förläggning av mindre fartyg vid ut- och avrustning. Längre inåt land har *markententeri* för varvsarbetarna förlagts på en kulle invid varvets huvudingång.

Vid varvets kaj längs Duvholmen, innanför piren, förläggas vedettbåtar, sjömättningsfartyg, jagare samt ytterst de större fartygen. Invid kajen uppföres en *inventariiekammare* och på piren uppställs en 2 tons lyftkran.

På bankfyllningen mellan Elvviklandet och Duvholmen uppföres den *elektriska verkstaden* med *ubåtsdepåns lokaler* och vid kajen beredes förläggingsplats för stationens ubåtar, varjämte pir med 2 tons kran anordnas för ilandtagning av torpeder m. m. från ubåtarna.

Verkstäder och förrådsbyggnader för artilleri, min- och torpeddepartementen hava sammanförts längs kajen väster om ubåtsdepån. Nedanför *kanonskjulet* uppställs Galärvarvets nuvarande 40-tons mastkran. Vid kajen förläggas större, beredskapsförlagda fartyg. Från kajspåret leder spår genom tunnel till i bakom liggande berg insprängda *bombfria källare* för torpeder, ammunition, fosforförråd m. m.

Byggnadsdepartementets arbetsbod och *sjukrummet* inredas i befintliga byggnader i närheten av varvets administrationsbyggnad.

På planen mellan verkstäderna och varvsmuren anordnas lämpliga *förva-*

ringsplatser med förbindelsespår för uppläggning av viss materiel, plåt och vinklar, reservångpannor, reservpropellrar, ankaren, skrot m. m.

Skjulet för brandredskap anordnas vid vaktstugan vid varvets södra ingång, där järnvägsspåret inkommer till varvsområdet.

Boställen för personalen.

Med hänsyn till under »Boställsfrågan» (sid. 58) anförda synpunkter har utredningen räknat med att vid Elvvik boställen böra avses för i genomsnitt 50 % av personalen. Härav föranledda kostnader uppgå till 4.8 milj. kr.

Av de inom det föreslagna området för örlogsstation vid Elvvik befintliga, jämförelsevis fåtaliga bostadsbyggnaderna beräknas endast ett par efter smärre ändringar fortfarande kunna användas för vissa allmänna behov, varjämte Elvviks herrgårdsbyggnad med kringliggande uthusbyggnader avsetts, att, efter en reparationskostnad av c:a 30 000 kronor, kunna användas som boställe för stationsbefälhavaren, vartill byggnadens läge och karaktär är lämplig. Nybyggnadskostnaden skulle enligt i det föregående anförda beräkningar bli 69 600 kronor.

De för här ifrågavarande förslag beräknade boställskostnaderna komma alltså att uppgå till 4 800 000 + 30 000 — 69 600 = 4 760 400 kronor eller avrundat 4 760 000 kronor, vilken summa enligt av utredningen i det föregående anförda principer (sid. 61) bör upptagas med halva beloppet kr. 2 380 000:—

Härtill kommer:

för planering, vägar m. m.	»	200 000:—
» vatten, avlopp, elektrisk belysning m. m.	»	325 000:—
c:a 10 % oförutsett	»	295 000:—

Summa Kronor 3 200 000:—

Liksom i föregående förslag anser utredningen önskvärt, att mark inom stationsområdet upplåtes för uppförande av bostäder och att en summa av förslagsvis 1 milj. kronor avses för *byggnadslån* på gynnsammast möjliga villkor för den personal, som önskar uppföra egna bostäder. Denna summa upptages dock ej i kostnadsberäkningarna.

Kostnaderna.

Detaljerade kostnadsberäkningar återfinnas i bilaga 4. En sammanfattning utvisar följande:

Varvet.

Terrassering och spåranordningar	4 543 000:—	
Kajbyggnader och broar	2 323 000:—	
Byggnader m. m. för allmänna varvsdriften	3 005 000:—	
» » » artilleridepartementet	302 000:—	
» » » mindepartementet	346 000:—	
» » » torpeddepartementet	432 000:—	
» » » ekipagedepartementet	382 000:—	
» » » byggnadsdepartementet	30 000:—	
» » » ingenjördepartementet	7 824 000:—	
Motorer och arbetsmaskiner m. m., inkl. flyttning	917 000:—	
Transportmateriel	700 000:—	
Elektrisk kraft och belysning	1 000 000:—	21 804 000:—
C:a 7.5 % oförutsett		1 606 000:—
Varvet Kronor		23 410 000:—

	<i>Transport</i>	23 410 000:—
Stationen.		
Terrassering och vägarbeten	1 148 000:—	
Kajbyggnader och broar	1 570 000:—	
Allmänna byggnader m. m.	7 413 000:—	
Elektrisk belysning	600 000:—	10 731 000:—
C:a 7,5 % oförutsett		809 000:—
	Stationen Kronor	11 540 000:—
Gemensamma anläggningar	1 450 000:—	
Summa för örlogsstationen Kronor	36 400 000:—	
Tillkommer:		
för vattenledning enligt Lidingö drätselkammarers beräkning (sid. 66)	750 000:—	
» boställshus	3 200 000:—	
» markförvärv, uppskattad till	3 000 000:—	
	Totalsumma Kronor	43 350 000:—

Förslag till örlogsstation vid Sticklinge.

Område och markförvärv m. m.

(Se karta, bil. 10.)

Det för inköp ifrågasatta området omfattar nordvästra udden av Lidingön från Alminge i väster till Sättinge i öster med de utanför liggande öarna Fogdholmen, Bergsholmen och Strömsö samt sträcker sig inåt land upp till landsvägen mellan Långängen och Kyttinge. Härtill kommer ett 450 till 125 meter brett område mellan Kyttinge och Sättinge.

Arealen utgör c:a 1 350 000 kvm. För beredande av erforderlig byggnadsmark längs stränderna, där berget i allmänhet når ända fram till vattnet, ökas dock denna areal genom utfyllningar. Området är således betydligt större än nuvarande område i Stockholm. Denna ökning motiveras av att terrängen inåt land är mycket kuperad samt endast inrymmer några spridda områden lämpliga för idrottsplan, skjutbana och bostadsbebyggelse. Med hänsyn till de relativt obetydliga kostnaderna för markförvärvet spelar emellertid det föreslagna områdets storlek mindre roll.

Allmänna Sparbankens i Stockholm konkursbo försålde den 19 juli 1929 till AB. Lidingöstadens viss mark å norra Lidingön. Denna mark innefattar större delen av det område, som i här ifrågavarande förslag avses för örlogsstationen. I köpeavtalet är inryckt det villkoret, att det försålda området skall stå till statens förfogande *intill den 1 januari 1931* mot en köpeskilling av 40 öre per kvm. för en areal av 500 000 kvm. samt 30 öre för varje kvm. därutöver. Detta villkor har genom utredningens försorg utsträckts att gälla *till den 1 januari 1932*.

Det till inköp föreslagna området äges således till den helt övervägande delen av AB. Lidingöstadens. Därtill finnas emellertid ett mindre antal ägare av smärre områden. Utredningen har ej funnit skäl att träda i direkta underhandlingar med dessa fastighetsägare, utan åtnöjt sig med att i samråd med AB. Lidingöstadens göra en beräkning av den för markförvärvet erforderliga summan. Denna beräkning, som utförts på grundval av ovan omförmålt villkor och en uppskattning av skäligt överlåtelsepris för de smärre fastigheterna, har slutat på en summa av *högst 750 000 kronor*, vilken summa alltså upptagits i utredningens kostnadsberäkningar.

Allmän beskrivning.

(Se skiss, bil. 14.)

Såsom i historiken omnämnas, ingav bankdirektören Gustaf Svensson den 7 november 1928 till Konungen vissa erbjudanden om mark å Lidingön för en ny örlogsstation. Dessa erbjudanden kompletterades sedermera med

kostnadsberäkningar för en ny örlogsstation å Sticklinge, slutande på en summa av c:a 20.5 milj. kronor, varav 880 000 kronor för boställen. Såsom av historiken även framgår, funno marinmyndigheterna såväl terräng- som vattenförhållandena ogynnsamma. Bland annat förmodades att isförhållandena skulle komma att så gott som lamslå verksamheten i dockan under vintermånaderna. Den beräknade dockan vore även otillräcklig. Ur varvssynpunkt vore förslaget oantagligt. Vad stationen beträffade, gäve redan en ytlig granskning vid handen, att särskilt kasernbyggnaden fått en ur trevnads- och hygienisk synpunkt mycket olämplig placering. Den beräknade kostnaden för boställen syntes även otillräcklig. En ändamålsenligare förläggning vore visserligen möjlig, men skulle medföra ökade kostnader. En summa av 36 milj. kronor, varav 8 milj. kronor för boställen, funno marinmyndigheterna vara ett sannolikare uttryck för den kostnad, som en stationsanläggning vid Sticklinge skulle komma att medföra. Ekonomiseringssakkunniga anförde i sitt yttrande över AB. Herseruds erbjudande bl. a., att de funno de av marinmyndigheterna beräknade kostnaderna för en förflyttning av stationen till Sticklinge väl låga.

På grund av den från marinmyndigheterna framkomna kritiken ställde sig utredningen ytterst tveksam om, huruvida Sticklingealternativet borde göras till föremål för ytterligare undersökning från dess sida. En preliminär undersökning gav därtill vid handen, att anläggningskostnaderna sannolikt komme att betydligt överstiga ej blott AB. Herseruds utan även marinförvaltningens beräkningar. Härtill komme kostnaderna för järnväg och de, på grund av den isolerade belägenheten, sannolikt stora utgifterna för boställen till personalen.

Den nuvarande ägaren av Sticklingeområdet, AB. Lidingöstad, förband sig emellertid i skrivelse till utredningen den 6 maj 1930, att, därest örlogsstationen förlägges till Sticklinge,

förse området med nödig tillfartsväg,
anlägga järnväg mellan dess nuvarande järnväg och stationen,
framdraga elektriska ledningar till stationen, samt
i väsentlig mån ordna finansieringen för byggandet av erforderliga bostäder.

Dessutom lät bolaget på egen bekostnad utföra kompletterande bottenundersökningar och borrhningar längs stränderna av det föreslagna området, varigenom utredningen erhöll en tillförlitligare grund för sina kostnadsberäkningar än vad förut varit fallet. Utredningen beslöt därför att närmare undersöka Sticklingealternativet, ehuru det redan från början stod klart, att kostnaderna skulle komma att ställa sig högre än för Gåshaga-Käppala- och Skärsåtra-Mölnaförslagen.

Av utredningens undersökningar har framgått,

att södra stranden av viken vid Taheiti stupar relativt brant, och att berget därstädes är täckt med ett tunt lager (0.2—0.5 m.) grus eller pinnmo med därå liggande lös lera,

att inuti samma vik finnes ett bergparti, som höjer sig till 4 à 5 m. djup under vattenytan på ett avstånd av 60—80 m. från stranden,

att i sektionen för den föreslagna fasta dockan botten utanför stranden utgöres av rent berg till 12 m. djup under vattenytan,

att botten på nordvästra sidan om Bergholmen är täckt med ett tunt lager (0—0.6 m.) grus eller pinnmo samt att botten på östra sidan av Strömsön består av rent berg,

att berget utanför Kyttingeudden faller relativt sakta, så att det på ett avstånd av c:a 180 m. från stranden ligger endast 10 m. under vattenytan samt

där är täckt av ett tunt lager (0—1.0 m.) grus, som längre öster ut täckes med lera av varierande mäktighet, samt

att bottnen öster om Kyttingeudden ligger djupare med berget delvis täckt med varierande lager (0—2.0 m.) grus med därå liggande lös lera.

Av de verkställda undersökningarna framgick således, att grundförhållandena utanför Sticklingeområdet, där fast berg överallt funnits på passande djup, äro gynnsamma såväl för utförande av fyllningar som för byggande av kajer och strandskoningar. Med hänsyn till att berggrunden på en del ställen saknar täckning av fast grus samt på andra endast är täckt av ett jämförelsevis tunt lager grus eller pinnmo, har utredningen icke ansett sig kunna räkna med järnspåntkajer utan uteslutande med betongkajer, inom stationsområdet i allmänhet granitklädda.

Beträffande vatten- och isförhållandena utanför området hänvisas till marinmyndigheternas ovan refererade uttalanden, varjämte må tilläggas att vattendjupet utanför områdets norra strand — upp till 40 meter — är väl stort för bekväm ankring av till stationen inkommande fartyg. Till skydd mot besvärande nordliga vindar hade det varit önskvärt att mellan Strömsön och Kyttingeudden kunna anordna en effektiv vågbrytare, men omöjliggöres detta genom de stora djupen, över 30 meter.

Fördelningen av området för station och varv, varvid stationen förlagts längs stranden mellan Kyttinge udde och Sättinge, ävensom till den höga bergsplatån inåt land och däremellan liggande odlade marker, samt varvet längs stränderna å områdets västra del och utanför liggande öar, motiveras av

att vid Taheitiudden lämplig plats för den fasta dockan finnes med rent, brant sluttande berg till 12 meters djup, medgivande kort indämning,

att genom utfyllning mellan Lidingölandet och utanför liggande holmar, där djupet till fast berg uppgår till omkring 7 meter, ett lämpligt verkstadsplan kan anordnas med skyddade bassänger för förläggning av fartyg under reparation, beredskapsförläggning eller utrustning samt av stationens ubåtar,

att innanför viken söder om Taheiti plan terräng finnes av lämplig utsträckning för anläggande av upphalningsslipen med sidställningsspår för på land förvarade större båtar och pramar,

att inom stationen passande plana områden finnas för uppförande av kasern, exercishus m. m. ävensom för anläggande av exercisplan, idrottsplan, skjutbana m. m., samt

att lämplig infartsväg för järnväg till stationsområdet finnes längs stora landsvägen mellan Sticklinge och Kyttinge, där station för passagerare- och godstrafik kan anordnas söder om Kyttinge.

Då strandremsan utanför det jämförelsevis brant stigande berget i allmänhet är ganska smal, har det varit nödvändigt att räkna med omfattande utfyllningar bakom kajlinjerna, beredande ny mark om över 150 000 kvm., varvid fyllningsmaterial beräknats kunna erhållas på samma sätt som vid Skärsätra-Mölmaforslaget. Sådan utfyllning är även erforderlig för att, utan dyrbara undervattenssprängningar, kunna framdraga kajerna på lämpligt vattendjup, varierande mellan 3 och 7 meter.

Längderna av kajer och pirar äro enligt utredningens förslag:

Vattendjup	7 m.	5 m.	3 m.	Summa.
Stationen	225 m.	100 m.	150 m.	475 m.
Varvet	775 »	850 »	900 »	2 525 »
Örlogsstationen	1 000 m.	950 m.	1 050 m.	3 000 m.

Kajerna byggas på fast grund, de utskjutande pirarna däremot på utfyllningar.

Järnvägsförbindelse till Sticklingeområdet saknas, men har AB. Lidingö-staden, såsom ovan nämnts, erbjudit sig att utan kostnad för staten anlägga järnväg mellan nuvarande järnväg — Norra Lidingöjärnvägen — och örlogsstationen. Någon kostnad har alltså icke upptagits härför, utan endast för de inom station och varv framdragna järnvägsspåren, järnvägsstation m. m.

Den utom stationen boende *personalens transport* till och från örlogsstationen har liksom vid Elvviksförslaget beräknats försiggå uteslutande med järnvägen, då transport med färja från Stockholm, såsom förutsatts i de söder om Hustegafjärden belägna förslagen, skulle taga alltför lång tid i anspråk.

Beträffande *vatten-, avlopps- och gasledningar*, som icke finnas framdragna inom Sticklingeområdet, gäller detsamma som anförts vid Elvviksförslaget.

Elektriska ledningar saknas, men har AB. Lidingö-staden, såsom även förut nämnts, erbjudit sig att kostnadsfritt framdraga sådana ledningar till örlogsstationen, och hava kostnaderna beräknats i enlighet härmed.

Vid ett genomförande av Sticklingeförslaget kan frågan om bränsledepå lösas genom att densamma, såsom å skissen angives, förläggas till den från Kyttingeudden utlöpande landgrundningen, där efter utfyllning kajer med erforderliga vattendjup utan svårighet kunna anordnas. Kostnaderna för bränsledepåns anordnande hava icke medtagits i beräkningarna i annan mån än för framdragande av varvskajen öster om Kyttingeviken ut över landgrundningen, varigenom en erforderlig vägbrytare erhålles till skydd för varvets i nämnda vik förlagda smärre båtar.

Stationen.

Stationens militära anordningar hava sammanförts till den icke alltför höga terrängen på och närmast öster om Kyttingeudden, dit stora landsvägen från Sticklinge leder.

Stationsbefälhavarens kanslibyggnad samt *stationsintendenturens expediti-
on-, verkstads- och förrådsbyggnader* förläggas här närmast kajen längs Askrikefjärden, sistnämnda byggnad omedelbart invid det på stationsområdet framdragna järnvägsspåret.

Öster om stationsbefälhavarens kansli sträcker sig *exercisplanen* mellan kajerna för stationärt förlagda fartygsförband och de in mot land uppförda kasernen med tillhörande *kårchefs-, kompanichefs- och kasernbefälhavare-
expeditioner, kokhus, matsalsbyggnad, tvätt- och varmbadanstalt, sjukstuga* m. m., *exercis- och underofficersskolor* m. m. På en bakom kasernen liggande kulle förlägges *radiostationen* m. m.

Inåt land finnes öster om järnvägen lämplig terräng, där *idrotts- och tennis-
hall* samt *idrottsplan*, som fordra vidsträckta, plana områden, anordnas. *Skjut-
banan* förlägges till en höjdplata närmast väster om järnvägen med riktning sydvart mot en 50 m. hög bergssträckning.

Järnvägsstationen anordnas utanför varvets östra port i omedelbar närhet av stationens militära anläggningar.

Marketenteri, mässar och saluhall m. m. uppföras på lämpliga platser, som ej erfordra ett närmare angivande, förrän efter detaljplanering av anläggningar och bostäder m. m.

De inom stationsområdet förekommande, mera odlade områdena utnyttjas

för uppförande av *boställshus*, vilka på grund av mellanliggande, i hög grad oländiga terräng bliva spridda och sammanförda i grupper, dels väster om huvudlandsvägen vid den för trafiken till varvet särskilt anlagda bilvägen, dels en mera vidsträckt grupp på områdets östra del mellan de militära anläggningarna och Sättinge, där för boställshus förmånlig och kultiverad terräng, delvis med gott trädbestånd finnes.

Varvet.

De allmänna motiven för varvets planläggning hava ovan anförts under »Allmän beskrivning». Enligt dessa allmänna synpunkter har varvet förslagsvis anordnats på följande sätt.

I det kring varvet uppförda stängslet finnas *tre portar*, där redan befintliga vägar, som omläggas och utvidgas för tyngre trafik, leda in till det föreslagna varvsområdet. Vid varvets yttergränser ordnas de båda mindre portarna vid upphalningsslipen i väster samt vid sjöreservens kasern och förläggingsplats i öster. Vid sistnämnda port, där även järnvägsspåret införes på varvsområdet, förlägges *skjulet för brandredskap*, sammanbyggt med *vaktstugan*. Varvets huvudingång är vid den mellersta porten vid den öster om utfyllningen till holmarna liggande utrustningsbassängen. Vid denna ingång, ungefär mitt på varvets längdsträckning, förlägges *administrationsbyggnaden* på en höjd, medgivande insprängning av *bombfri källare* under bottenvåningen. Avståndet mellan administrationsbyggnaden och längst bort från densamma belägna verkstäder är c:a 450 meter, motsvarande således omkring 4 1/2 minuts promenad, varför kanslibyggnaden icke torde kunna anses belägen alltför olägligt i förhållande till de ordinarie arbetsplatserna.

Såsom förut nämnts införes *järnvägsspåren* vid östra porten till varvsområdet. Huvudspåret är härifrån framdraget längs områdets norra kajer, förbi utrustnings- och reparationskajerna samt fram till plåtslagarverkstäderna, dockorna och byggnadsbäddarna. Från huvudspåret utgrena stickspår dels till på Strömsön och Bergholmen anordnade kajer, förläggings- och upplagsplatser, dels till den fasta dockan och vidare över upphalningsslipen och till kajerna vid viken söder om Taheiti. För järnvägsspåren gälla samma värden på radier och lutningar som i övriga förslag.

Närmast öster om administrationsbyggnaden förläggas *artilleri-, min- och torpeddepartementens verkstäder* och *förrådsbyggnader* samt innanför dessa de båda i berget insprängda *bombfria källarna* för torpeder, ammunition, fosforförråd m. m., dit järnvägsspår leda genom en dalgång och tunnel. Kanon-skjulet och torpedförrådet förbindas genom stickspår med kajspåret, där Galär-varvets 40-tons kajkran och en 2-tons svängkran uppställas.

Mellan vapendepartementens byggnader och den östra varvsporten uppföras *ekipagekontor*, *sjöinstrument- och sjökarteförråd* med *reparationsverkstäder* och *förråd* samt *sjöreservkasern*. I viken väster om Kyttinge förläggas sjöreservens båtar samt andra mindre fartyg, prämar m. m.

Byggnadsdepartementets arbetsbod och *sjukrummet* inredas i befintliga byggnader inom varvsområdet.

Ingenjördepartementets verkstads- och förrådsbyggnader och övriga anläggningar, äro samlade till varvets västra delar omkring och på utfyllningarna samt vid viken söder om Taheitiudden.

Vid sistnämnda vik anläggas *upphalningsslipen* och *byggnadsbäddarna*, anord-

nade på liknande sätt som i Skärsätra-Mölnaförslaget, jämte *skjul för större båtar, inventariiekammare, släpbod* m. m. I viken erhålles skyddad förläggningsplats för vedettbåtar, sjömåtningsfartyg och annan båtmateriel av motsvarande storleksordning.

Norr om upphalningsslipen och omedelbart intill byggnadsbäddarna förläggas den *fasta dockan* med plats reserverad för ytterligare en fast docka *flytdockan* om 2 000 tons lyftkraft och *plåtslagarverkstaden*, varigenom dessa samhörande verkstäder och anordningar bilda en väl samlad grupp. Den fasta dockan har samma huvuddimensioner som Gustaf V:s docka å Beckholmen, 140 m. längd, 24 m. bredd och 9 m. djup på docktröskeln vid lågvatten. Vid dockan uppföras *dockbod* samt *pumphus* med *kraftstation* och *värme-central*.

Invid plåtslagarverkstaden och längs södra kajen av den mellan Fogd- och Bergsholmarna samt Lidingölandet bildade reparationsbassängen förläggas *kopparslagarverkstad* med *gjuteri*, *maskinverkstad* och *materialförråd*. Vid kajen uppställs en 60 tons sväng- och farbar *utrustningskran*, eventuellt två dylika med vardera 30 tons lyftkraft.

På utfyllningen till Bergsholmen uppföras *virkesskjulen* samt på Bergsholmen *trä-, båtbyggeri- och snickarverkstaden* med *tork, skjul för mindre båtar* samt *inventariiekammare*, sammanförda omkring *båttraverserna* och uppställningsspåren för småbåtar.

Innanför den skyddade bassängen för ubåtar mellan Bergsholmen och Strömsön förläggas den *elektriska verkstaden* med *ubåtsdepåns lokaler*. På östra pirbryggan uppsättes en svängbar 2 tons kran för ilandtagning av torpeder m. m. från ubåtarna.

Längs piren och kajen vid Strömsöns östra strand förläggas jagarna, varjämte kajdjup även beredes för tillfällig förläggning av pansarskepp och andra större fartyg utanför den på ön uppförda *inventariiekammaren*.

Ordinarie förläggningsplatser för pansarskepp och andra större fartyg är tänkt vid kajen mellan Strömsön och Kyttingeviken.

På planerna närmast varvsmuren och på utfyllningen över holmarna anordnas lämpliga *förvaringsplatser* med förbindelse-spår för uppläggning av viss materiel, plåt och vinklar, reservångpannor, reservpropellrar, ankaren, skrot m. m.

Boställen för personalen.

Med hänsyn till under »Boställsfrågan» (sid. 58) anförda synpunkter borde vid Sticklinge, såsom isolerat beläget och relativt avlägset från de tätare bebyggda delarna av Lidingö, bostäder beräknas enligt det alternativ, som förutsätter dylika för i genomsnitt 50 % av personalen. Då emellertid AB. Lidingöstadens i förutnämnd skrivelse förbundit sig att i väsentlig mån ordna finansieringen för byggandet av erforderliga bostäder, har utredningen ansett sig i kostnadsberäkningarna kunna tillämpa det alternativ, som förutsätter bostäder för i genomsnitt 25 % av personalen. Härav föranledda kostnader uppgå till 2.5 milj. kronor.

Då genom markinköpet inga byggnader erhållas, som lämpligen kunna avses såsom boställshus, har nyssnämnda kostnad i enlighet med utrednin-

gens i det föregående anförda principer (sid. 61) upptagits med halva beloppet kr. 1 250 000:—

Härtill kommer:

för planering, vägar m. m.	»	250 000:—
» vatten, avlopp, elektrisk belysning m. m.	»	325 000:—
c:a 10 % oförutsedda utgifter	»	175 000:—

Summa Kronor 2 000 000:—

I den mån så med hänsyn till AB. Lidingöstadens förbindelse befinnes erforderligt, föreslår utredningen att lämplig summa avses för *byggnadslån* på gynnsammast möjliga villkor för den personal, som önskar uppföra egna bostäder.

Kostnaderna.

Utredningens undersökning av Sticklinge-alternativet, som grundats *dels* på de nyare och fullständigare avvägnings- och borrhingskartor, som av AB. Lidingöstadens ställts till förfogande, *dels* på samma å-priser som i övriga av utredningen utarbetade förslag, *dels ock* på samma hänsynstagande till av vederbörande marinmyndigheter framförda önskemål som i övriga förslag, har givit till resultat, att anläggningskostnaderna måste komma att ställa sig avsevärt högre än vad även marinförvaltningen beräknat, eller till c:a 40 milj. kronor.

Med anledning härav anhöll utredningen i skrivelse till marinförvaltningen den 9 april 1930, att utredningen finge göra en jämförelse med ämbetsverkets kostnadsberäkningar samt att ämbetsverket ville meddela sin åsikt angående till vilken storlek ifrågavarande anläggningskostnader under nuvarande förhållanden borde beräknas. Till svar härå meddelade marinförvaltningen den 19 september 1930 bland annat,

att ämbetsverket icke hade några kostnadsberäkningar, som kunde läggas till grund för den begärda jämförelsen,

att den lämnade sammanställningen endast gäve ett *sannolikhare* uttryck än den i förslaget angivna summan för den kostnad, som stationsförslagets genomförande skulle komma att medföra,

att kostnaden endast angivits som uppskattad och baserad på de då föreliggande knapphändiga uppgifterna,

att några mera ingående beräkningar icke gjorts, då dylika beräkningar jämte för desamma erforderliga undersökningar tarvade särskilda medel, vilka icke stode till förfogande, samt

att någon anledning att verkställa sådana beräkningar icke heller synts ämbetsverket föreligga, när förslaget även av andra skäl än kostnadsfrågan icke ansågs böra förordas.

Ämbetsverket anförde vidare, att det saknade möjlighet att utan ingående undersökningar och beräkningar bilda sig en bestämd åsikt angående anläggningskostnaderna.

Då det således av marinförvaltningens skrivelse framgick, att ämbetsverkets uppgifter och uttalanden i förutnämnda underdåniga utlåtande angående kostnaderna för stationsförläggning vid Sticklinge icke kunnat baseras på några mera ingående kostnadsberäkningar, och att ämbetsverket icke hade några kostnadsberäkningar, som kunde läggas till grund för en jämförelse med utredningens, har densamma ansett sig böra fasthålla vid sina beräkningar, trots att dessa överstiga de av ämbetsverket anförda.

Utredningens detaljerade kostnadsberäkningar återfinnas i bilaga 5. En sammanfattning utvisar följande:

Varvet.

Terrassering och spåranordningar	6 309 000:—	
Kajbyggnader och broar	3 942 000:—	
Byggnader för allmänna varvsdriften	3 079 000:—	
» » artilleridepartementet	305 000:—	
» » mindepartementet	331 000:—	
» » torpeddepartementet	435 000:—	
» » ekipagedepartementet	382 000:—	
» » byggnadsdepartementet	30 000:—	
» » ingenjördepartementet	7 634 000:—	
Motorer och arbetsmaskiner m. m., inkl. flyttning	917 000:—	
Transportmateriel	700 000:—	
Elektrisk kraft och belysning	1 000 000:—	25 064 000:—
C:a 7.5 % oförutsett		1 836 000:—
Varvet Kronor		26 900 000:—

Stationen.

Terrassering och vägarbeten	1 964 000:—	
Kajbyggnader och broar	1 045 000:—	
Allmänna byggnader m. m.	7 413 000:—	
Elektrisk belysning	600 000:—	11 022 000:—
C:a 7,5 % oförutsett		828 000:—
Stationen Kronor		11 850 000:—
Gemensamma anläggningar		1 550 000:—
Summa för örlogsstationen Kronor		40 300 000:—

Tillkommer:

för vattenledning enligt Lidingö drätselkammarens beräkning (sid. 66)	325 000:—
» boställshus	2 000 000:—
» markförvärv, uppskattat till	750 000:—
<i>Totalsumma Kronor</i>	43 375 000:—

Flyttningens administration.

I proposition nr 55 till 1907 års riksdag angående förflyttning av flottans station i Stockholm till Elfvik å Lidingö anförde föredragande departementschefen bl. a. följande:

»För erhållande av ett ändamålsenligt och framför allt ekonomiskt resultat måste arbetena, enligt min mening, ordnas efter så praktiska och moderna principer som möjligt. En framstående arbetschef, direkt lydande under Kungl. Maj:t och med jämförelsevis vidsträckt befogenhet, torde böra ställas i spetsen för hela arbetet, varjämte han borde få vid sin sida, jämte arbetskotrollanter till erforderligt antal, en arbetskommission, sammansatt av erfarna det praktiska livets män.»

Senare utredningar hava ej ingått på denna fråga.

Icke heller 1929 års flottstationsutredning anser sig böra i detta avseende framställa något förslag. Arbetets stora omfattning kan komma att nödvändiggöra särskilda anordningar beträffande ledningen av detsamma. Huruvida dessa anordningar böra få karaktären av en särskild *flyttningsskommission* eller ej, kan, liksom frågan om en sådan arbetsledning bör vara direkt underställd marinförvaltningen, lämpligast avgöras sedan beslut fattats om förflyttningen, och vederbörande myndigheter beretts tillfälle att yttra sig om sättet för densammans handhavande och verkställande.

För flyttningens administration erforderliga medel äro inräknade dels i byggnadskostnaderna, dels i de oförutsedda utgifterna.

Sammanställning och jämförelser.

Huru utredningens förslag i kostnadshänseende ställer sig i förhållande till de förut senast framlagda förslagen till stationsanläggningar å Lidingö, framgår av följande sammanställning:

Förslag	År	Anläggningskostnad för station och varv, inkl. vattenledn.	Boställen m. m.	Markförvärv	Summa
Södergarn	1916	51 752 400	17 543 500	2 565 000	71 860 900
»	1917	48 815 000	19 559 000	2 600 000	70 974 000
Elvvik	1916	44 863 450	17 543 500	4 400 000	66 806 950
»	1917	45 732 000	19 559 000	4 400 000	69 691 000
»	1929	37 150 000	3 200 000	3 000 000	43 350 000
Gåshaga—Käppala	1929	32 300 000	1 000 000	7 000 000	40 300 000
Skärsätra—Mölna	1929	31 500 000	1 600 000	4 500 000	37 600 000
Sticklinge	1929	40 625 000	2 000 000	750 000	43 375 000

Anm. Ovan angivna slutsummor 1916 och 1917 för Södergarn och Elvvik överensstämman ej med de av marinmyndigheterna i skrivelse den 11 jan. 1929 angivna summorna (sid. 9). I sistnämnda summor för 1916 ingå nämligen även kostnaderna för torpedinskjutningsstation och bränsledepå, under det att i summorna för 1917 kostnaderna för markförvärv icke äro av myndigheterna medtagna. (Se 1916 års flottstationskommittés betänkande sid. 125 och 1917 års dito sid. 147).

I ovanstående tabell äro alltså *utgifterna* för anläggningen m. m. upptagna. Tilläggas dels de *inkomster*, som erhållas genom avtalet med Stockholms stad samt från Stockholms varvs byggnadsfond, dels den *utgift*, som beräknats för sjökrigsskolans övningslokal, erhållas följande *nettoutgifter* för de av utredningen framlagda förslagen:

Gåshaga—Käppala.

	<i>Inkomster.</i>	<i>Utgifter.</i>
Anläggningskostnad enligt utredningens kostnadsberäkningar		40 300 000: —
Övningslokal för sjökrigsskolan		150 000: —
Enligt avtal med Stockholms stad	30 000 000: —	
Stockholms varvs byggnadsfond	950 000: —	
Summor	30 950 000: —	40 450 000: —
		30 950 000: —
	Nettoutgift	9 500 000: —

Skärsätra—Mölna.

	<i>Inkomster.</i>	<i>Utgifter.</i>
Anläggningskostnad enligt utredningens kostnadsberäkningar		37 600 000: —
Övningslokal för sjökrigsskolan		150 000: —
Enligt avtal med Stockholms stad	30 000 000: —	
Stockholms varvs byggnadsfond	950 000: —	
Summor	30 950 000: —	37 750 000: —
		30 950 000: —
	Nettoutgift	6 800 000: —

Elvvik.

	<i>Inkomster.</i>	<i>Utgifter.</i>
Anläggningskostnad enligt utredningens kostnadsberäkningar		43 350 000: —
Övningslokal för sjökrigsskolan	30 000 000: —	150 000: —
Enligt avtal med Stockholms stad	950 000: —	
Stockholms varvs byggnadsfond		
Summor	39 950 000: —	43 500 000: —
		30 950 000: —
	Nettoutgift	12 550 000: —

Sticklinge.

	<i>Inkomster.</i>	<i>Utgifter.</i>
Anläggningskostnad enligt utredningens kostnadsberäkningar		43 375 000: —
Övningslokal för sjökrigsskolan	30 000 000: —	150 000: —
Enligt avtal med Stockholms stad	950 000: —	
Stockholms varvs byggnadsfond		
Summor	30 950 000: —	43 525 000: —
		30 950 000: —
	Nettoutgift	12 575 000: —

Stockholm.

Nettoutgift vid örlogsstationens kvarblivande i Stockholm (jämför sid. 33)	7 956 500: —
--	---------------------

Ordnade efter nettoutgifternas storlek, komma förslagen i följande ordning:

Skärsätra—Mölna	kr. 6 800 000: —
Stockholm	» 7 956 500: —
Gåshaga—Käppala	» 9 500 000: —
Elvvik	» 12 550 000: —
Sticklinge	» 12 575 000: —

En sammanfattning av de olika platsernas fördelar och olägenheter giver i stort sett följande resultat.

Gåshaga-Käppalaområdet äger genom sitt läge och sin beskaffenhet goda naturliga gränser, varigenom nära kontakt med ev. framtida bebyggelse av angränsande områden undvikes. Isförhållandena torde kunna betraktas såsom tillfredsställande, medan de nautiska förhållandena på grund av stora djup och att delar av området äro oskyddade vid vissa vindar, äro mindre gynnsamma. Det livligt trafikerade Halvkakssundet medför vissa olägenheter ifråga om insyn och sannolikheten av ofta förekommande svallsjö. Förbindelserna med huvudstaden äro relativt goda och torde, förutom med järnvägen, trafik med färja kunna anordnas. Planeringar och terrasseringar äro i stor utsträckning redan utförda. Varvsanläggningen kan dock icke koncentreras i den utsträck-

ning, som vore önskvärt. Ett förvärv av området försvåras genom det stora antalet fastighetsägare och de av dessa ifrågasatta höga priserna. *Nettoutgiften för Gåshaga-Käppalaförslaget överstiger med c:a 1.5 milj. kronor motsvarande utgift vid ett kvarblivande av örlogsstationen i Stockholm.*

Skärsätra-Mölnaområdet saknar naturliga gränser inåt land och befinner sig därigenom i nära kontakt med kringliggande, ganska tätt bebyggda områden. Allmänna landsvägen och järnvägen genomgå stationsområdet, dock utan att beröra de viktigare delarna eller vålla större olägenheter. De nautiska förhållandena äro mycket gynnsamma och överträffa betydligt motsvarande förhållanden å övriga föreslagna platser. Sjöfront och kajlängd äro kortare än i övriga förslag, vilka olägenheter dock uppvägas av att erforderliga reservutrymmen kunna beredas vid Fjäderholmarna. Isförhållandena torde kunna betraktas som gynnsamma, och genom förutsatt utnyttjande av Kottlasjöns avlopp torde vattnet kring dockorna kunna hållas i stort sett isfritt. Genom de mycket goda förutsättningarna för vidsträckta utfyllningar, erhållas för sitt ändamål väl avpassade plana områden med möjligheter till önskvärd koncentration av de olika anläggningarna. Kring Kottlasjön belägna delar lämpa sig väl för boställsbebyggelse. Förbindelserna med huvudstaden äro goda och färjförbindelse kan med fördel anordnas. Ur kostnadssynpunkt är förslaget gynnsamt, i det *nettoutgiften för detsamma med över 1.1 milj. kronor understiger motsvarande utgift vid ett kvarblivande av örlogsstationen i Stockholm.*

Elvviksområdets allmänna beskaffenhet är i jämförelse med förutnämnda tvenne förslag mindre gynnsam och medför ökade kostnader för terrasseringsar m. m. Med hänsyn till isförhållandena är läget ej olämpligt, då isränna hålles öppen omedelbart utanför området. Isbrytningsarbetet kan dock beräknas bli mera omfattande än vid de å södra Lidingön föreslagna områdena. Väl skyddade bassänger och lämpligt fördelade kajer erhållas och anläggningarna kunna på önskvärt sätt planeras och koncentreras. De nautiska förhållandena äro i stort sett gynnsamma, dock bli vissa delar av anläggningarna utsatta för vind och sjö från öster. Ankringsdjupen äro väl stora. Området är det från huvudstaden längst bort belägna av samtliga föreslagna, och nödvändig järnvägsförbindelse måste särskilt anordnas. Trafikkostnaderna komma att ställa sig dyrbarare än vid övriga förslag, och möjlighet att anordna lämplig färjförbindelse med huvudstaden föreligger knappast på grund av det stora avståndet. Genom områdets relativt avlägsna och isolerade läge försämras personalens bostättningsmöjligheter. *Nettoutgiften för Elvviksförslaget överstiger med c:a 4.6 milj. kronor motsvarande utgift vid ett kvarblivande av örlogsstationen i Stockholm.*

Sticklingeområdet har redan förut av marinmyndigheterna betecknats såsom olämpligt för anläggande av en ny örlogsstation. Utredningens närmare undersökningar hava givit vid handen, att, även om vissa olägenheter alltid kvarstå, förutsättningar dock finnas för en dylik anläggning. Områdets allmänna beskaffenhet är emellertid i stort sett mindre gynnsam och kostnaderna för terrasseringsar m. m. bli höga. Varvets planläggning försvåras av terrängförhållandena och kan önskvärd koncentration ej erhållas. De nautiska förhållandena äro på grund av stora vattendjup och ersaknaden av skydd för vind och sjö från norr mindre goda. Isförhållandena torde komma att medföra svårigheter, särskilt för varvsdriften. Området ligger långt avlägset från den ständigt öppenhållna isrännan, varigenom isbrytningsarbetet kan beräknas bli betydligt mera omfattande än vid övriga förslag. Kostna-

derna för markförvärvet äro avsevärt billigare än i något annat förslag, men uppväges denna fördel av de på grund av terrängförhållandena högre anläggningskostnaderna. Förbindelserna med huvudstaden bliva, sedan järnvägsförbindelse upprättats, goda. Färjförbindelse torde dock ej lämpligen kunna anordnas. Svårigheterna att på grund av områdets läge och beskaffenhet lösa personalens boställsfråga, uppväges i väsentlig mån genom AB. Lidingöstadens åtagande att biträda vid ordnandet av boställen. *Nettoutgiften för Sticklinge-förslaget överstiger med c:a 4.6 milj. kronor motsvarande utgift vid ett kvarblivande av örlogsstationen i Stockholm.*

Vid vägandet mot varandra av med de olika förslagen förbundna fördelar och olägenheter, har utredningen kommit till det resultatet, att *Skärsätra-Mölne-förslaget är att föredraga framför något av de övriga.*

Utredningens förslag.

Med hänsyn till vad i det föregående anförts, hemställer utredningen:

att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen, att flottans station i Stockholm förflyttas från huvudstaden,

att av utredningen framlagt förslag till avtal med Stockholms stad angående överlåtande till staden av stationens nuvarande område, måtte av Kungl. Maj:t och Riksdagen godkännas före den 1 juli 1931,

att Stockholms varvs byggnadsfond måtte få tagas i anspråk för anläggandet av en ny örlogsstation,

att den nya örlogsstationen anläggas vid Skärsätra-Mölna å Lidingö, samt att härför avses medel i enlighet med utredningens kostnadsberäkningar,

att för flyttningens genomförande erforderliga förskott ställas till förfogande,

att en summa av förslagsvis 150 000 kronor avses för ändring av nuvarande kasern III å Skeppsholmen till övningslokal för sjökrigsskolan,

att en summa av förslagsvis 1 miljon kronor på lämpligt sätt ställes till förfogande för beredande av byggnadslån på gynnsammast möjliga villkor till den örlogsstationens personal, som önskar uppföra egna bostäder å platsen för den nya stationen.

I detta betänkande hava resultaten av utredningens undersökningar och beräkningar framlagts endast i stora drag. För de mera ingående och grundläggande beräkningarna, ritningarna och kartorna m. m., har redogörelse icke lämpligen kunnat inflyta i betänkandet. Utredningen föreslår därför:

att marindirektören av 1 gr. å övergångsstat I. J. Falkman och kaptenen T. Hagman i den mån så befinnes erforderligt ställas till de myndigheters m. fl. förfogande, vilka få att yttra sig över utredningens betänkande.

Den för sagda myndigheter m. fl. erforderliga tiden för yttrandes avgivande, torde härigenom kunna förkortas.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
krivelse till Statsministern och Chefen för Kungl. Försvarsdepartementet	3
Historik	5
Kortare historik	5
Flottans organisationssakkunnigas betänkande och förslag den 30 november 1926	10
Flottans organisationssakkunnigas betänkande och förslag den 23 november 1928	15
A.-B. Herseruds erbjudande av mark å Lidingön för en ny örlogsstation	15
Marinförvaltningens och chefens för marininstaben utlåtande över A.-B. Herseruds erbjudande	16
Marinens ekonomiseringssakkunnigas yttrande över A.-B. Herseruds erbjudande	19
Marinförvaltningens förslag till Galärvarvets ordnande	19
Marinens ekonomiseringssakkunnigas betänkande	21
Örlogsstationsfrågan inför 1929 års riksdag	22
Förtredningens uppdrag	26
Förtredningens allmänna synpunkter och förutsättningar	28
Kostnader vid örlogsstationens kvarblivande å nuvarande plats	31
Ärdering av örlogsstationens nuvarande område	34
Allmänna synpunkter m. m.	34
Arkitekt H. Ahlbergs förslag till exploatering av örlogsstationens nuvarande område	36
Utlåtande och förslag av Djurgårdskommisionen	40
Förhandlingar och förslag till överenskommelse med Stockholms stad	44
Ägdet av en ny örlogsstation	48
Den nya örlogsstationens allmänna anordnande	50
Stationen	50
Varvet	52
Boställsfrågan	58
Sjökrigsskolan	61
Sjökarteverket	62
Kostnadsberäkningarna	62
Förhandlingar med Lidingö stad	65
Tillgodoseendet av örlogsstationens vattenbehov	65
Överlåtandet av vissa markområden	67
Förhandlingar angående broavgiften över Lidingöbron	68
Förhandlingar med Trafikaktiebolaget Stockholm—Södra Lidingön	69
Förslag till örlogsstation vid Gåshaga—Käppala	70
Område, markförvärv m. m.	70
Allmän beskrivning	71
Stationen	73
Varvet	74
Boställen för personalen	75
Kostnaderna	76
Förslag till örlogsstation vid Skärsätra—Mölna	77
Område, markförvärv m. m.	77
Allmän beskrivning	78
Stationen	80
Varvet	80
Boställen för personalen	82
Kostnaderna	82

	Sid.
Förslag till örlogsstation vid Elvvik	84
Område, markförvärv m. m.	84
Allmän beskrivning	84
Stationen	87
Varvet	87
Boställen för personalen	89
Kostnaderna	89
Förslag till örlogsstation vid Sticklinge	91
Område, markförvärv m. m.	91
Allmän beskrivning	91
Stationen	94
Varvet	95
Boställen för personalen	96
Kostnaderna	97
Flyttningens administration	99
Sammanställning och jämförelser	100
Utredningens förslag	104

Bilagor:

1. Enhetspriser å terrasseringsarbeten, kajbyggnader m. m., som tillämpats vid kostnadsberäkningarna för ny örlogsstation.
2. Beräkning av anläggningskostnaderna för örlogsstation vid Gåshaga—Käppala.
3. Beräkning av anläggningskostnaderna för örlogsstation vid Skärsåtra—Mölna.
4. Beräkning av anläggningskostnaderna för örlogsstation vid Elvvik.
5. Beräkning av anläggningskostnaderna för örlogsstation vid Sticklinge.
6. Karta över Lidingön och omgivande vatten.
7. Karta över område föreslaget för örlogsstation vid Gåshaga—Käppala.
8. Karta över område föreslaget för örlogsstation vid Skärsåtra—Mölna.
9. Karta över område föreslaget för örlogsstation vid Elvvik.
10. Karta över område föreslaget för örlogsstation vid Sticklinge.
11. Skiss över örlogsstation vid Gåshaga—Käppala.
12. Skiss över örlogsstation vid Skärsåtra—Mölna.
13. Skiss över örlogsstation vid Elvvik.
14. Skiss över örlogsstation vid Sticklinge.

BILAGOR

BILAGOR

Arbete o. d.	Enhet	Enhetspris kr.
--------------	-------	-------------------

Anm. Ovanstående enhetspriser äro att anse såsom normala, men måste för vissa konstruktioner verifieras och eventuellt justeras, sedan detaljerna utarbetats med hänsyn till de lokala förhållandena på den plats, där arbetena skola utföras.

Beräkning av anläggningskostnaderna för örlogsstation vid Gåshaga—Käppala.

		å pris	Kronor	Kronor
A. Varvet.				
Terrasseringsarbeten och spårplanordningar.				
95 000 m ³	bergssprängning för kajplan och verkstäder .	14	1 330 000	
16 000	» muddring av lös lera före utfyllning av kajplan	1.50	24 000	
23 800	» muddring av lös lera för utfyllning av pirar	2.50	59 500	
400 m ²	pallsprängning utanför kajlinjerna	90	36 000	
3 500 m ³	schaktning och sprängning för järnvägsspår	12	42 000	
104 000	» grusfyllning å kajplan och pirar	3	312 000	
1 050 m	järnvägsspår av tung modell	40	42 000	
14 st.	spårväxlar för d:o	3 000	42 000	
1	» stum korsning för d:o	1 500	1 500	
2	» stoppbockar »	500	1 000	
3 800 m.	järnvägsspår av lättare modell	30	114 000	
22 st.	spårväxlar för d:o	2 000	44 000	
2	» stumma korsningar för d:o	1 000	2 000	
4	» vändskivor för d:o	6 000	24 000	
10	» stoppbockar för d:o	300	3 000	2 077 000
Kajbyggnader och broar.				
410 m.	bryggor för småbåtar, 1.5 m. kajhöjd, 1.5—3 m. vattendjup	200	82 000	
150	» betongkaj, 1.5 m. kajhöjd, 3 m. vattendjup	1 000	150 000	
440	» » » » 5 » » »	1 500	660 000	
515	» » » » 7 » » »	2 200	1 133 000	
40	» pir, 80 m. kaj 1.5 » » » »	600	48 000	
120	» » 240 » » 2.0 » » » »	800	192 000	
60	» » 120 » » 2.0 » » » »	800	96 000	
2 st.	pirar, ca 30 m. långa, vid upphallningslip	115	7 000	
	Bro över dockport, 8 tons belastning		150 000	2 518 000
Byggnader m. m. för allmänna varvsdriften.				
	Kanslibyggnad för varvs- och dep.-chefer med kontor m. m.		800 000	
	Materialförråd, f. d. Ljungströms verkstad, ändringsarbeten		50 000	
	Inventariekammar, med sliphod m. m.		220 000	
	» » » » ändringsarbeten		40 000	
	» » » » för artilleri-, min- och torpeddepartementen		140 000	
	Virkesskjul, 2 st.		92 000	
	Markententeri, Gåshaga restaurang, ändringsarbeten		20 000	
	Vaktstuga, större		10 000	
	» » » » mindre		5 000	
	Garage och lokstall		30 000	
	800 m. varvsstängsel	55	44 000	
	3 st. varvsportar	3 500	10 500	
	10 » betongbojar, 4.5 m. diam., med förankring	8 000	80 000	
	20 » » » » 3.6 » » » »	6 500	130 000	
	500 m. länsor till vågbrytare	70	35 000	
	500 » » » » avstängning	20	10 000	
	9 000 m. ² makadamisering och vältning av nya vägar, kajplan m. m.	5	45 000	
Transport			1 761 500	4 595 000

	å pris	Kronor	Kronor
Transport		1 761 500	4 595 000
50 000 m ² grusning av gamla vägar, m. m.	2	100 000	
400 m. avloppsledningar från byggnader	65	26 000	
Vattenledning i byggnader		20 000	
Värmeledning		62 500	1 970 000
Byggnader m. m. för de olika departementen.			
<i>Artilleridepartementet.</i>			
Förrädsbyggnad m. m. för lättare artillerimateriel m. m., ändringsarbeten		40 000	
» » » » kanoner m. m.		112 000	
Bombfri källare		59 000	
Fundament för arbetsmaskiner och kanoner		20 000	
Värmeledning		18 000	249 000
<i>Mindepartementet.</i>			
Verkstadsbyggnad, ändringsarbeten		100 000	
Förrädsbyggnad, »		40 000	
Fundament för arbetsmaskiner		21 000	
Värmeledning		20 000	181 000
<i>Torpeddepartementet.</i>			
Torpedöversynsverkstad med förråd m. m., ändringsarbeten		70 000	
Förrädsbyggnad för torpeder		172 000	
Bombfri källare		59 000	
Fundament för arbetsmaskiner		15 000	
Värmeledning		26 000	342 000
<i>Ekipagedepartementet.</i>			
Ekipagekontor, ändringsarbeten		10 000	
Sjöinstrument- och sjökarteförråd samt verkstad		150 000	
Sjöreservkasern		80 000	
Brandredskapsskjul, befintlig brandstation		—	
Brandmateriel, komplettering		100 000	
Värmeledning		17 000	357 000
<i>Byggnadsdepartementet.</i>			
Arbetsbod, ändringsarbeten		30 000	30 000
<i>Ingenjördepartementet.</i>			
Maskinverkstad m. m.		420 000	
Plåtslagarverkstad m. m.		500 000	
Metallgjuteri		40 000	
Elektrisk verkstad med ubåtsdepå m. m.		570 000	
Trä-, båtbyggeri- och snickarverkstad		430 000	
Värmecentral med torkrum		20 000	
Målarverkstad och färgförråd		38 000	
Upphalingsslip för 300 tons fartyg		555 000	
Skjul för större båtar		170 000	
» » mindre »		190 000	
Båtraverser med 10 tons lyftkraft, 3 st.	20 000	60 000	
Fast docka, 140 × 24 × 9 m.		3 000 000	
Flytdocka, 2 000 tons lyftkraft		700 000	
Byggnadsbäddar, 2 st., för vedettbåtar av nya typen		90 000	
Dockbod med tjärborg		30 000	
Laboratorium, ändringsarbeten		10 000	
60 tons flytt- och vridbar utrustningskran, ev. 2 st. å 30 t.		350 000	
10 tons kajkranar, 2 st.		130 000	
3 tons lokomotivkranar, 2 st.		70 000	
2 tons vridbara kajkranar, 2 st.		3 000	
Transport		7 376 000	7 724 000

	à pris	Kronor	Kronor
Transport		7 376 000	7 724 000
Värmeledning		125 000	
Fundament för motorer och arbetsmaskiner m. m.		200 000	7 701 000
Motorer och arbetsmaskiner m. m. inkl. flyttning.			
Motorer och arbetsmaskiner vid artilleridept		10 000	
» » » » mindept		56 000	
» » » » torpeddept		37 000	
» » » » ingenjördept		200 000	
Luftkompressionsanläggning		50 000	
Flyttning och montering av inventarier vid artilleridept		24 000	
» » » » » mindept		37 000	
» » » » » torpeddept		74 000	
» » » » » ekipagedept		15 000	
» » » » » byggnadsdept		2 000	
» » » » » ingenjördept		350 000	855 000
Transportmateriel.			
Transportanordningar inom och utom byggnader		300 000	
Isbrytande bogserbåt		400 000	700 000
Elektrisk kraft och belysning.			
Framdragning av ledningar från huvudledningar, instrumentering m. m.		1 000 000	1 000 000
Summa			17 980 000
C:a 75 % oförutsett			1 320 000
Summa för varvet kronor			19 300 000
B. Stationen.			
Terrasserings- och vägarbeten.			
75 000 m. ³ schaktning och sprängning	12	900 000	
2 000 m. ² terrassering och grusning av nya vägar	10	20 000	
40 000 » grusning av exercisplan och gamla vägar	2	80 000	
20 000 » grusning och vältning av idrottsplan	2	40 000	
400 » pallsprängning utanför kajlinjerna	90	36 000	
20 000 m. ³ grusfyllning å kajplan och pir	4	80 000	
580 m. järnvägsspår, lätt modell	30	17 400	
2 st. enkelväxlar	2 000	4 000	
2 » stoppbockar	300	600	1 178 000
Kajbyggnader och broar.			
150 m. granitklädd betongkaj, 2 m. kajhöjd, 3 m. vattendjup	1 300	195 000	
210 » granitklädd betongkaj, 2 m. kajhöjd, 5 m. vattendjup	1 800	378 000	
600 » granitklädd betongkaj, 2 m. kajhöjd, 7 m. vattendjup	2 400	1 440 000	
35 » pir, 70 m. kaj, 2 m. kajhöjd, 7 m. vattendjup	800	56 000	2 069 000
Allmänna byggnader m. m.			
Stationsbefälhavarens kanslibyggnad		280 000	
Chefs för underofficers- och sjömanskårerna kanslibyggnad m. m.		418 000	
Transport (stationen)		698 000	3 247 000

	Kronor	Kronor
Transport (stationen)	698 000	3 247 000
Stationsintendenturens kontors- och verkstadsbyggnad	270 000	
» förrådsbyggnad	300 000	
Kasern för 800 man	2 250 000	
Matsalsbyggnad	85 000	
Kokhusbyggnad	90 000	
Underofficersskola m. m.	346 000	
Exercishus med gymnastiksal m. m.	500 000	
Radiostation m. m.	50 000	
Marketeri	150 000	
Sjukstuga, med utrustning	300 000	
Varmbadhus och tvättinrättning	110 000	
Mäss för officerare	150 000	
» » underofficerare	200 000	
» » flaggkorpraler och korpraler	100 000	
Samlingslokal för arbetare	150 000	
Idrotts- och tennishall	430 000	
Idrottsplan, utom terrassering	200 000	
Skjutbana, » »	100 000	
Kallbadhus	40 000	
Värmeledning	400 000	
Vatten- och avloppsledningar	300 000	7 219 000
Elektrisk belysning.		
Ytter- och innerbelysning, komplett	600 000	600 000
C:a 7.5 % oförutsett		11 066 000
<i>Summa för stationen kronor</i>		834 000
		11 900 000
C. Gemensamma anläggningar.		
Terrasserings- och vägarbeten	20 000	
Saluhall	200 000	
Vatten- och avloppsledningar, huvudledningar finnas, kompletteras	150 000	
Elektriska huvudledningar finnas, kompletteras	30 000	
Elektrisk reservstation (utrustning från f. d. ubåtar)	130 000	
Telefonanläggning	70 000	600 000
<i>Gemensamma anläggningar kronor</i>		600 000
Sammanställning av kostnaderna för Gåshaga-Käppala-förslaget.		
Varvet	19 300 000	
Stationen	11 900 000	
Gemensamma anläggningar	600 000	
<i>Anläggningskostnad för varv och station kronor</i>	31 800 000	31 800 000
Vattenledning till området	500 000	
Bostäder m. m., erforderligt kapital	1 000 000	
Markförvärv, uppskattat till	7 000 000	8 500 000
Summa kronor		40 300 000

Beräkning av anläggningskostnaderna för örlogsstation vid Skärsätra—Mölna.

A. Varvet.		à pris	Kronor	Kronor
Terrasseringsarbeten och spåranordningar.				
5 000 m ³	bergsprängning och schaktning för kajplan och verkstäder	12	60 000	
40 000 >	muddring av lös lera för hamndjup, kajer och pirar	1.50	60 000	
10 000 >	schaktning och sprängning för järnvägsspår	12	120 000	
550 000 >	grusfyllning å kajplan och pirar	3	1 650 000	
1 700 m.	järnvägsspår, tung modell	40	68 000	
10 st.	spärväxlar för d:o	3 000	30 000	
5 >	stamma korsningar för d:o	1 500	7 500	
2 >	stoppbockar för d:o	500	1 000	
3 000 m.	järnvägsspår, lätt modell	30	90 000	
14 st.	spärväxlar för d:o	2 000	28 000	
3 >	vändskivor	6 000	18 000	
5 >	stoppbockar	300	1 500	2 134 000
Kajbyggnader och broar.				
50 m.	strandskoning, 2 m. kajhöjd, 0—7 m. vattendjup	800	40 000	
240 >	järnspåntkaj, 1.5 > 3 >	600	144 000	
350 >	> 1.5 > 5 >	1 000	350 000	
560 >	> 2.0 > 7 >	1 400	784 000	
50 >	pir, 100 m. kaj, 1.5 m. kajhöjd, 5 m. vattendjup	600	60 000	
65 >	> 130 m. kaj, 1.5 m. kajhöjd, 5 m. vattendjup	600	78 000	
60 >	> 60 m. kaj, 2.0 m. kajhöjd, 7 m. vattendjup	800	48 000	
125 >	> 250 m. kaj, 2.0 m. kajhöjd, 7 m. vattendjup	800	200 000	
Bro över docköppning, belastning 8 ton			150 000	
> >	upphalningsslip, > 8 >		90 000	1 944 000
Byggnader m. m. för allmänna varvsdriften.				
Kanslibyggnad för varvs- och dep.-chefer med kontor m. m.			800 000	
Materialförråd			240 000	
Inventariekammar, med slipbod m. m.			220 000	
> söder om slipen			220 000	
> öster om dockorna			220 000	
> för artilleri-, min- och torpeddepartementen			330 000	
Virkesskjul, 2 st.			92 000	
Markententeri, ändringsarbeten			50 000	
Vaktstuga och skjul för brandredskap			20 000	
> mindre			5 000	
Garage och lokstall			30 000	
1 400 m. varvstängsel		55	77 000	
4 st. varvsportar		3 500	14 000	
4 > duc d'Alber vid flytdockan		5 000	20 000	
3 > betongbojar, 4.5 m. diam., med förankring		8 000	24 000	
12 > > 3.6 >		6 500	78 000	
500 > länssor till avstängning		20	10 000	
5 000 m ² makadamisering och vältning av nya vägar, kajplan m. m.		5	25 000	
Transport			2 475 000	4 078 000

	à pris	Kronor	Kronor
Transport		2 475 000	4 078 000
75 000 m ² grusning av gamla vägar m. m.	2	150 000	
600 m. avloppsledningar från byggnader	65	39 000	
150 » kulvertledning från Kottlasjöns avlopp	200	30 000	
Ökad kostnad för byggnaders sämre grundförhållanden		90 000	
Vattenledning i byggnader		20 000	
Värmeledning		100 000	2 904 000
Byggnader m. m. för de olika departementen.			
<i>Artilleridepartementet.</i>			
Förrädsbyggnad m. m. för lättare artilleriammunition			
m. m.		85 000	
» » kanoner m. m.		112 000	
Bombfri källare		59 000	
Fundament för arbetsmaskiner och kanoner		20 000	
Ökad kostnad för sämre grundförhållanden		8 000	
Värmeledning		18 000	302 000
<i>Mindepartementet.</i>			
Verkstadsbyggnad		215 000	
Förrädsbyggnad		75 000	
Fundament för arbetsmaskiner		21 000	
Ökad kostnad för sämre grundförhållanden		15 000	
Värmeledning		20 000	346 000
<i>Torpeddepartementet.</i>			
Torpedöversynsverkstad med förråd m. m.		150 000	
Förrädsbyggnad för torpeder		172 000	
Bombfri källare		59 000	
Fundament för arbetsmaskiner		15 000	
Ökad kostnad för sämre grundförhållanden		10 000	
Värmeledning		26 000	432 000
<i>Ekipagedepartementet.</i>			
Ekipagekontor, ändringsarbeten		10 000	
Sjöinstrument- och sjökarteförråd samt verkstad		150 000	
Sjöreservkasern		80 000	
Brandredskapsskjul, ingår i vaktstuga		—	
Brandmateriel, komplettering		100 000	
Värmeledning		17 000	357 000
<i>Byggnadsdepartementet.</i>			
Arbetsbod, ändringsarbeten		30 000	30 000
<i>Ingenjördepartementet.</i>			
Maskinverkstad m. m.		460 000	
Plåtslagarverkstad m. m.		460 000	
Metallgjuteri		40 000	
Elektrisk verkstad med ubåtsdepå m. m.		570 000	
Trä-, båtbyggeri- och snickarverkstad		430 000	
Värmecentral med torkrum		20 000	
Målarverkstad och färgförråd		38 000	
Upphalingsslip för 300 tons fartyg		540 000	
Skjul för större båtar		170 000	
» » mindre »		190 000	
Båttraverser med 10 tons lyftkraft, 3 st.	20 000	60 000	
Fast docka, 140 × 24 × 9 m.		3 250 000	
Flytdocka, 2 000 tons lyftkraft		700 000	
Byggnadsbäddar, 2 st., för vedettbåtar av nya typen . .		13 000	
Dockbod med tjärborg		30 000	
Transport		6 971 000	8 449 000

Beräkning av anläggningskostnaderna för örlogsstation vid Elvvik.

	å pris	Kronor	Kronor
A. Varvet.			
Terrasseringsarbeten och spåranordningar.			
200 000 m ³ bergsprängning och schaktning för kajplan och verkstäder	12	2 400 000	
200 000 » muddring av lös lera för hamndjup, kajer och pirar	1.50	300 000	
40 000 » muddring av fastare grus för d:o	3.50	140 000	
500 000 » grusfyllning å kajplan och pirar	3	1 500 000	
1 650 m. järnvägsspår, tung modell	40	66 000	
6 st. spårväxlar för d:o	3 000	18 000	
3 » stumma korsningar för d:o	1 500	4 500	
2 » stoppbockar » »	500	1 000	
3 000 m. järnvägsspår, lättare modell	30	90 000	
5 st. spårväxlar för d:o	2 000	10 000	
2 » vändskivor för d:o	6 000	12 000	
5 » stoppbockar för d:o	300	1 500	4 543 000
Kajbyggnader och broar.			
100 m. träbrokaj med spånt, 5 m. vattendjup	400	40 000	
375 » järnspåntkaj, 1,5 m. kajhöjd, 3 m. vattendjup	600	225 000	
675 » » , 1,5 » » , 5 » »	1 000	675 000	
575 » » , 2,0 » » , 7 » »	1 400	805 000	
65 » pir, 130 m. kaj, 1,5 m. kajhöjd, 5 m. vattendjup	600	78 000	
125 » » 125 » » , 2,0 » » , 7 m. vattendjup	800	100 000	
100 » » 200 » » , 2,0 » » , 7 m. vattendjup	800	160 000	
Bro över docköppning, 8 tons belastning		150 000	
» » upphallningsslip, 8 » »		90 000	2 323 000
Byggnader m. m. för allmänna varvsdriften.			
Kanslibyggnad för varvs- och departementschefer med kontor m. m.		800 000	
Materialförråd		240 000	
Inventariékammare, med slipbod m. m.		220 000	
» vid båtbyggerverkstaden		220 000	
» » utrustningskajen		220 000	
» » för artilleri- min- och torpeddepartementen		330 000	
Virkesskjul, 2 st.		92 000	
Marketeri		300 000	
Vaktstuga och skjul för brandredskap		20 000	
» mindre		5 000	
Garage och lokstall		30 000	
1 100 m. varvestängsel	55	60 500	
3 st. varvsportar	3 500	10 500	
4 » duc d'Alber vid flytdockan	5 000	20 000	
7 » betongbojar, 4,5 m. diam., med förankring	8 000	56 000	
8 » » , 3,6 » » »	6 500	52 000	
250 m. länsor till avstängning	20	5 000	
5 000 m ² makadamisering och vältning av nya vägar, kajplan m. m.	5	25 000	
Transport		2 706 000	6 866 000

	å pris	Kronor	Kronor
Transport		2 706 000	6 866 000
70 000 m ³ grusning av gamla vägar, m. m.	2	140 000	
600 m. avloppsledningar från byggnader	65	39 000	
Vattenledning i byggnader		20 000	
Värmeledning		100 000	3 005 000
Byggnader m. m. för de olika departementen.			
<i>Artilleridepartementet.</i>			
Förrådsbyggnad m. m. för lättare artillerimateriel m. m.		85 000	
» » » kanoner m. m.		112 000	
Bombfri källare		59 000	
Fundament för arbetsmaskiner och kanoner		20 000	
Ökad kostnad för sämre grundförhållanden		8 000	
Värmeledning		18 000	302 000
<i>Mindepartementet.</i>			
Verkstadsbyggnad		215 000	
Förrådsbyggnad		75 000	
Fundament för arbetsmaskiner		21 000	
Ökad kostnad för sämre grundförhållanden		15 000	
Värmeledning		20 000	346 000
<i>Torpeddepartementet.</i>			
Torpedöversynsverkstad med förråd m. m.		150 000	
Förrådsbyggnad för torpeder		172 000	
Bombfri källare		59 000	
Fundament för arbetsmaskiner		15 000	
Ökad kostnad för sämre grundförhållanden		10 000	
Värmeledning		26 000	432 000
<i>Ekipagedepartementet.</i>			
Ekipagekontor		35 000	
Sjöinstrument- och sjökarteförråd samt verkstad		150 000	
Sjöreservkasern		80 000	
Brandredskapsskjul, ingår i vaktstuga		—	
Brandmateriel, komplettering		100 000	
Värmeledning		17 000	382 000
<i>Byggnadsdepartementet.</i>			
Arbetsbod, ändringsarbeten		30 000	30 000
<i>Ingenjördepartementet.</i>			
Maskinverkstad m. m.		460 000	
Plåtslagarverkstad m. m.		460 000	
Metallgjuteri		40 000	
Elektrisk verkstad med ubåtsdepå m. m.		570 000	
Trä-, båtbyggeri- och snickarverkstad		430 000	
Värmecentral med torkrum		20 000	
Målarverkstad och färgförråd		38 000	
Upphalingsslip för 300 tons fartyg		540 000	
Skjul för större båtar		170 000	
» » mindre »		190 000	
Båttroverser med 10 tons lyftkraft, 3 st.	20 000	60 000	
Fast docka, 140 × 24 × 9 m.		3 000 000	
Flytdocka, 2 000 tons lyftkraft		700 000	
Byggnadsbäddar, 2 st., för vedettbåtar av nya typen		13 000	
Dockbod med tjärborg		30 000	
Laboratorium		60 000	
Transport		6 781 000	11 363 000

	å pris	Kronor	Kronor
Transport		6 781 000	11 363 000
60 tons flytt- och vridbar utrustningskran, ev. 2 st. å 30 ton		350 000	
10 tons kajkranar, 2 st.		130 000	
3 » lokomotivkranar, 2 st.		70 000	
2 » vridbara kajkranar, 2 st.		3 000	
Ökad kostnad för sämre grundförhållanden		150 000	
Värmeledning		140 000	
Fundament för motorer och arbetsmaskiner m. m.		200 000	7 824 000
Motorer och arbetsmaskiner m. m. inkl. flyttning.			
Motorer och arbetsmaskiner vid artilleridept		10 000	
» » » » mindept		56 000	
» » » » torpeddept		37 000	
» » » » ingenjördept		200 000	
Luftkompressionsanläggning		50 000	
Flyttning och montering av inventarier vid artilleridept		26 000	
» » » » » mindept		40 000	
» » » » » torpeddept		80 000	
» » » » » ekipagedept		16 000	
» » » » » byggnadsdept		2 000	
» » » » » ingenjördept		400 000	917 000
Transportmateriel.			
Transportanordningar inom och utom byggnader		300 000	
Isbrytande bogserbåt		400 000	700 000
Elektrisk kraft och belysning.			
Framdragning av ledningar från huvudledningar, instrumentering m. m.		1 000 000	1 000 000
Summa kronor			21 804 000
C:a 7.5 % oförutsett			1 606 000
Summa för varvet kronor			23 410 000
B. Stationen.			
Terrasserings- och vägarbeten.			
50 000 m ³ schaktning och sprängning	12	600 000	
3 000 m ² terrassering och grusning av nya vägar	10	30 000	
80 000 » grusning av exercisplan och gamla vägar	2	160 000	
20 000 » » idrottsplan	2	40 000	
300 » pallsprängning utanför kajlinjerna	90	27 000	
3 000 m ³ schaktning och sprängning för järnvägsspår	12	36 000	
20 000 » muddring av lös lera före utfyllning av kajplan	1.50	30 000	
50 000 » grusfyllning å kajplan	3.50	175 000	
1 100 m. järnvägsspår, tung modell, jämte 1 st. stoppbock	40	44 000	
2 st. spärväxlar för d:o	3 000	6 000	1 148 000
Kajbyggnader och broar.			
100 m. granitklädd betongkaj, 1.5 m. kajhöjd, 3.5 m. vattendjup	1 300	130 000	
600 » » » 2.0 » » 7 m. vattendjup	2 400	1 440 000	1 570 000
Transport (stationen)			2 718 000

	å pris	Kronor	Kronor
Transport (stationen)			2 718 000
Allmänna byggnader m. m.			
Stationsbefälhavarens kanslibyggnad		280 000	
Chefens för underofficers- och sjömanskårerna kansli- byggnad m. m.		418 000	
Stationsintendenturens kontors- och verkstadsbyggnad .		270 000	
» förrådsbyggnad		300 000	
Kasern för 800 man		2 250 000	
Matsalsbyggnad		85 000	
Kokhusbyggnad		90 000	
Underofficersskola m. m.		346 000	
Exercishus med gymnastiksal m. m.		500 000	
Radiostation m. m.		50 000	
Marketeri		300 000	
Sjukstuga, med utrustning		300 000	
Varmbadhus och tvättinrättning		110 000	
Mäss för officerare		150 000	
» » underofficerare		200 000	
» » flaggkorpraler och korpraler		100 000	
Samlingslokal för arbetare		150 000	
Idrotts- och tennishall		430 000	
Idrottsplan, utom terrassering		200 000	
Skjutbana, » »		100 000	
Kallbadhus		40 000	
3 st. betongbojar, 4,5 m. diam., med förankring . . .	8 000	24 000	
Värmeledning		420 000	
Vatten- och avloppsledningar		300 000	7 413 000
Elektrisk belysning.			
Ytter- och innerbelysning, komplett		600 000	600 000
			10 731 000
			809 000
C:a 7.5 % oförutsett			11 540 000
<i>Summa för stationen kronor</i>			
C. Gemensamma anläggningar.			
Terrasserings- och vägarbeten		30 000	
Saluhall		200 000	
Järnvägsstation inom stationsområdet		50 000	
Ytter- och innerbelysning		60 000	
Vatten- och avloppsledningar, utanför byggnader . . .		700 000	
Elektriska ledningar, » »		200 000	
Elektrisk reservstation (utrustning från f. d. ubåtar) . .		130 000	
Telefonanläggning		80 000	1 450 000
<i>Gemensamma anläggningar kronor</i>			1 450 000
Sammanställning av kostnaderna för Elvviksförslaget.			
Varvet		23 410 000	
Stationen		11 540 000	
Gemensamma anläggningar		1 450 000	
Anläggningskostnad för varv och station kronor		36 400 000	36 400 000
Vattenledning till området		750 000	
Bostäder m. m. erforderligt kapital		3 200 000	
Markförvärv, uppskattat till		3 000 000	6 950 000
Summa kronor			43 350 000

Beräkning av anläggningskostnaderna för örlogsstation vid Sticklinge.

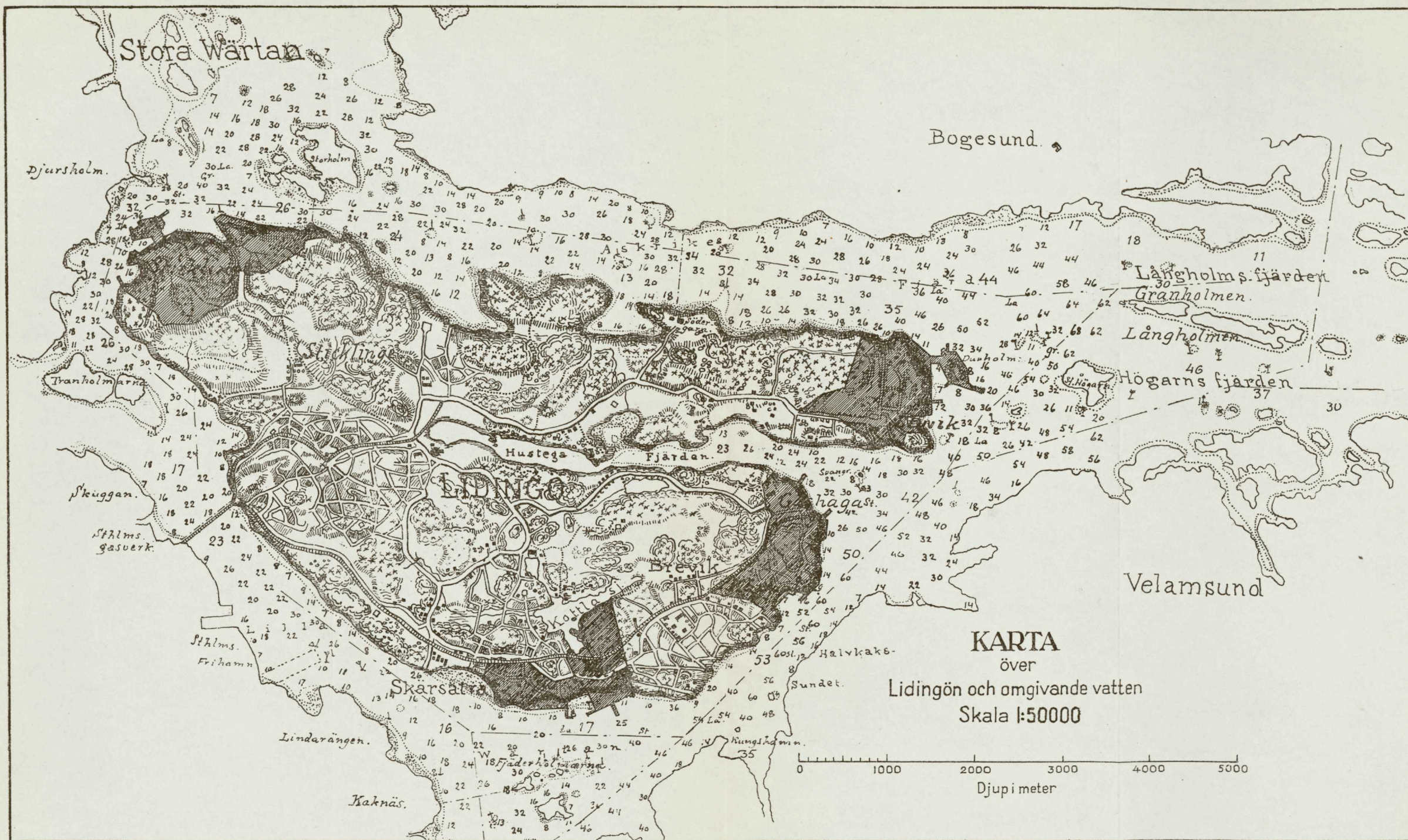
	å pris	Kronor	Kronor
A. Varvet.			
Terrasseringsarbeten och spåranordningar.			
330 000 m. ³ bergsprängning och schaktning för kajplan och verkstäder	12	3 960 000	
120 000 » muddring av lös lera för hamndjup, kajer och pirar	1.50	180 000	
800 m. ² pallsprängning utanför kajlinjerna	90	72 000	
6 000 m. ³ bergsprängning för järnvägsspår	14	84 000	
600 000 » grusfyllning å kajer och pirar	3	1 800 000	
1 900 m. järnvägsspår, tung modell	40	76 000	
13 st. spårväxlar för d:o	3 000	39 000	
2 » stumma korsningar för d:o	1 500	3 000	
3 » stoppbockar för d:o	500	1 500	
2 700 m. järnvägsspår, lätt modell	30	81 000	
5 st. spårväxlar för d:o	2 000	10 000	
1 » stum korsning för d:o	1 000	1 000	
5 » stoppbockar för d:o	300	1 500	6 309 000
Kajbyggnader och broar.			
400 m. strandskoning, 1.5 å 2 m. kajhöjd	800	320 000	
350 » järnspåntkaj, 1.5 m. kajhöjd, 3 m. vattendjup	600	210 000	
450 » betongkaj, 1.5 » » 3 » »	1 000	450 000	
850 » » 1.5 » » 5 » »	1 500	1 275 000	
650 » » 2.0 » » 7 » »	2 200	1 430 000	
100 » pir, 100 m. kaj, 1.5 m. kajhöjd, 5 m. vattendjup	600	60 000	
125 » » 125 m. kaj, 2.0 m. kajhöjd, 7 m. vattendjup	800	100 000	
2 st. pirar vid upphalningsslipen, c:a 30 m. långa	115	7 000	
Bro över upphalningsslipen, 8 t. belastning		90 000	3 942 000
Byggnader m. m. för allmänna varvsdriften.			
Kanslibyggnad för varvs- och dep:chefer med kontor m. m.		800 000	
Materialförråd		240 000	
Inventariiekammare, med slibod m. m.		220 000	
» vid småbåtsskjulet		220 000	
» utrustningskajen		220 000	
» för artilleri-, min- och torpedde- partementen		330 000	
Virkesskjul, 2 st.		92 000	
Markententeri		300 000	
Vaktstuga och skjul för brandredskap		20 000	
» , mindre		5 000	
Garage och lokstall		30 000	
1 800 m. varvsstängsel	55	99 000	
3 st. varvsportar	3 500	10 500	
4 » duc d' Alber vid flytdockan	5 000	20 000	
8 » betongbojar, 4.5 m. diam. med förankring	8 000	64 000	
7 » » 3.6 » » »	6 500	45 500	
500 m. länsor till vägbrytare	70	35 000	
200 » » » avstängning	20	4 000	
Transport		2 755 000	10 251 000

	å pris	Kronor	Kronor
Transport		2 755 000	10 251 000
5 000 m. ² makadamisering och vältning av nya vägar, kajplan m. m.	5	25 000	
70 000 m. ² grusning av gamla vägar m. m.	2	140 000	
600 m. avloppsledningar från byggnader	65	39 000	
Vattenledning i byggnader		20 000	
Värmeledning		100 000	3 079 000
Byggnader m. m. för de olika departementen.			
<i>Artilleridepartementet.</i>			
Förrädsbyggnad m. m. för lättare artillerimateriel m. m.		85 000	
» » » kanoner m. m.		112 000	
Bombfri källare, med tunnel		70 000	
Fundament för arbetsmaskiner och kanoner		20 000	
Värmeledning		18 000	305 000
<i>Mindepartementet.</i>			
Verkstadsbyggnad		215 000	
Förrädsbyggnad		75 000	
Fundament för arbetsmaskiner		21 000	
Värmeledning		20 000	331 000
<i>Torpeddepartementet.</i>			
Torpedöversynverkstad med förråd m. m.		150 000	
Förrädsbyggnad för torpeder		172 000	
Bombfri källare, med tunnel		70 000	
Fundament för arbetsmaskiner		15 000	
Värmeledning		28 000	435 000
<i>Ekipagedepartementet.</i>			
Ekipagekontor		35 000	
Sjöinstrument- och sjökarteförråd samt verkstad		150 000	
Sjöreservkasern		80 000	
Brandredskapsskjul, ingår i vaktstuga		—	
Brandmateriel, komplettering		100 000	
Värmeledning		17 000	382 000
<i>Byggnadsdepartementet.</i>			
Arbetsbod, ändringsarbeten		30 000	30 000
<i>Ingenjördepartementet.</i>			
Maskinverkstad m. m.		250 000	
Kopparslagarverkstad, metallgjuteri m. m.		250 000	
Plåtslagarverkstad m. m.		460 000	
Elektrisk verkstad med ubåtsdepå m. m.		570 000	
Trä-, båtbyggeri- och snickarverkstad		480 000	
Värmecentral med torkrum		20 000	
Målarverkstad och färgförråd		38 000	
Upphalingsslip för 300 tons fartyg		540 000	
Skjul för större båtar		170 000	
» » mindre »		190 000	
Båttravers med 10 tons lyftkraft		20 000	
Fast docka, 140 × 24 × 9 m.		3 000 000	
Flytdocka, 2 000 tons lyftkraft		700 000	
Byggnadsbäddar, 2 st., för vedettbåtar av nya typen		13 000	
Dockbod med tjärborg		30 000	
Laboratorium		60 000	
Transport		6 741 000	14 813 000

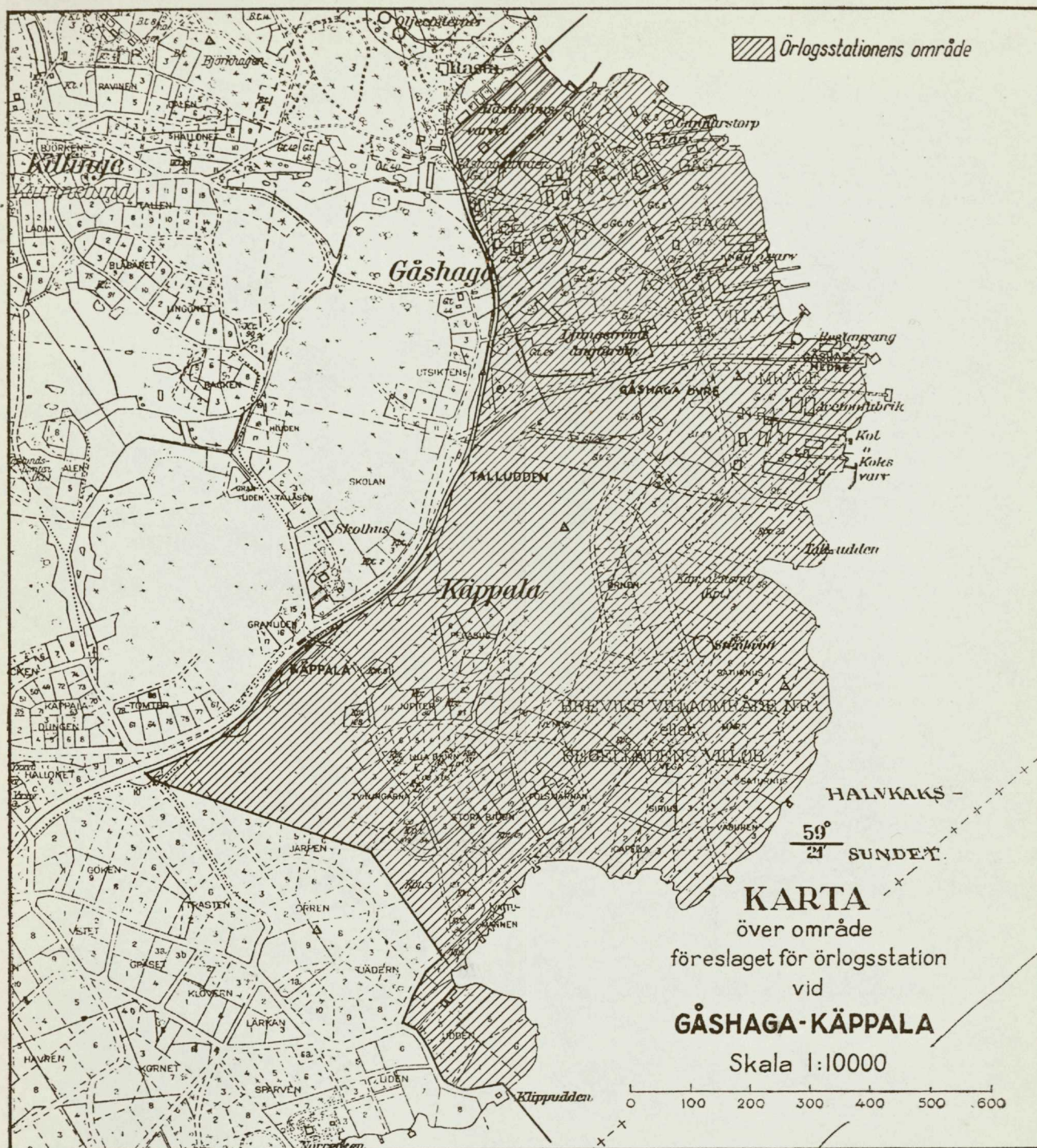
	å pris	Kronor	Kronor
Transport		6 741 000	14 813 000
60 tons flytt- och vridbar utrustningskran, ev. 2 st. å 30 ton		350 000	
10 tons kajkranar, 2 st.		130 000	
3 tons lokomotivkranar, 2 st.		70 000	
2 tons vridbara kajkranar, 2 st.		3 000	
Värmeledning		140 000	
Fundament för motorer och arbetsmaskiner m. m.		200 000	7 634 000
Motorer och arbetsmaskiner m. m. inkl. flyttning.			
Motorer och arbetsmaskiner vid artilleridep:t		10 000	
» » » » mindep:t		56 000	
» » » » torpeddep:t		37 000	
» » » » ingenjördep:t		200 000	
Luftkompressionsanläggning		50 000	
Flyttning och montering av inventarier vid artilleridep:t		26 000	
» » » » » » mindep:t		40 000	
» » » » » » torpeddep:t		80 000	
» » » » » » ekipagedep:t		16 000	
» » » » » » byggnadsdep:t		2 000	
» » » » » » ingenjördep:t		400 000	917 000
Transportmateriel.			
Transportanordningar inom och utom byggnader		300 000	
Isbrytande bogserbåt		400 000	700 000
Elektrisk kraft och belysning.			
Framdragning av ledningar från huvudledningar, instrumentering m. m.		1 000 000	1 000 000
			25 064 000
Cirka 7.5 % oförutsett			1 836 000
Summa för varvet kronor			26 900 000
B. Stationen.			
Terrasserings- och vägarbeten.			
100 000 m. ³ schaktning och sprängning	12	1 200 000	
10 000 m. ² terrassering och grusning av nya vägar	10	100 000	
90 000 » grusning av exercisplan och gamla vägar	2	180 000	
20 000 » grusning av idrottsplan	2	40 000	
200 » pallsprängning utanför kajlinjerna	90	18 000	
1 000 m. ³ schaktning och sprängning för järnvägsspår	12	12 000	
10 000 » muddring av lös lera före utfyllning av kajplan	1.50	15 000	
100 000 » grusfyllning å kajplan	3.50	350 000	
1 000 m. järnvägsspår, tung modell, jämte 1 st. stoppbock	40	40 000	
3 st. spärväxlar för d:o	3 000	9 000	1 964 000
Kajbyggnader och broar.			
130 m. vågbrytare, 5—7 m. vattendjup	1 000	130 000	
150 » granitklädd betongkaj, 1.5 m. kajhöjd, 3 m. vattendjup	1 300	195 000	
100 » granitklädd betongkaj, 2.0 m. kajhöjd, 5 m. vattendjup	1 800	180 000	
225 » granitklädd betongkaj, 2.0 m. kajhöjd, 7 m. vattendjup	2 400	540 000	1 045 000
Transport (stationen)			3 009 000

	à pris	Kronor	Kronor
(Transport stationen)			3 009 000
Allmänna byggnader m. m.			
Stationsbefälhavarens kanslibyggnad		280 000	
Chefens för underoff- och sjömanskårerna kanslibyggnad m. m.		418 000	
Stationsintendenturens kontors- och verkstadsbyggnad förrådsbyggnad		270 000 300 000	
Kasern för 800 man		2 250 000	
Matsalsbyggnad		85 000	
Kokhusbyggnad		90 000	
Underofficersskola m. m.		346 000	
Exercishus med gymnastiksal m. m.		500 000	
Radiostation m. m.		50 000	
Markententeri		300 000	
Sjukstuga med utrustning		300 000	
Varmbadhus och tvättnrättning		110 000	
Mäss för officerare		150 000	
. » » underofficerare		200 000	
. » » flaggkorpraler och korpraler		100 000	
Samlingslokal för arbetare		150 000	
Idrotts- och tennishall		430 000	
Idrottsplan, utom terrassering		200 000	
Skjutbana,		100 000	
Källbadhus		40 000	
3 st. betongbojar, 4.5 m. diam., med förankring	8 000	24 000	
Värmeledning		420 000	
Vatten- och avloppsledningar		300 000	7 413 000
Elektrisk belysning.			
Ytter- och innerbelysning, komplett		600 000	600 000
Cirka 7.5 % oförutsett			11 022 000
<i>Summa för stationen kronor</i>			828 000
			11 850 000
C. Gemensamma anläggningar.			
Terrasserings- och vägarbeten		130 000	
Saluhall		200 000	
Järnvägsstation inom stationsområdet		50 000	
Ytter- och innerbelysning		60 000	
Vatten- och avloppsledningar, utanför byggnader		700 000	
Elektriska ledningar,		200 000	
Elektrisk reservstation (utröstning från f. d. ubåtar)		130 000	
Telefonanläggning		80 000	1 550 000
<i>Gemensamma anläggningar kronor</i>			1 550 000
Sammanställning av kostnaderna för Sticklingeförslaget.			
Varvet		26 900 000	
Stationen		11 850 000	
Gemensamma anläggningar		1 550 000	
Anläggningskostnad för varv och station		40 300 000	40 300 000
Vattenledning till området		325 000	
Bostäder m. m., erforderligt kapital		2 000 000	
Markförvärf, uppskattat till		750 000	3 075 000
Summa kronor			43 375 000

1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916
1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923
1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944
1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951
1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049
2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056
2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063
2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070
2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077
2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084
2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091



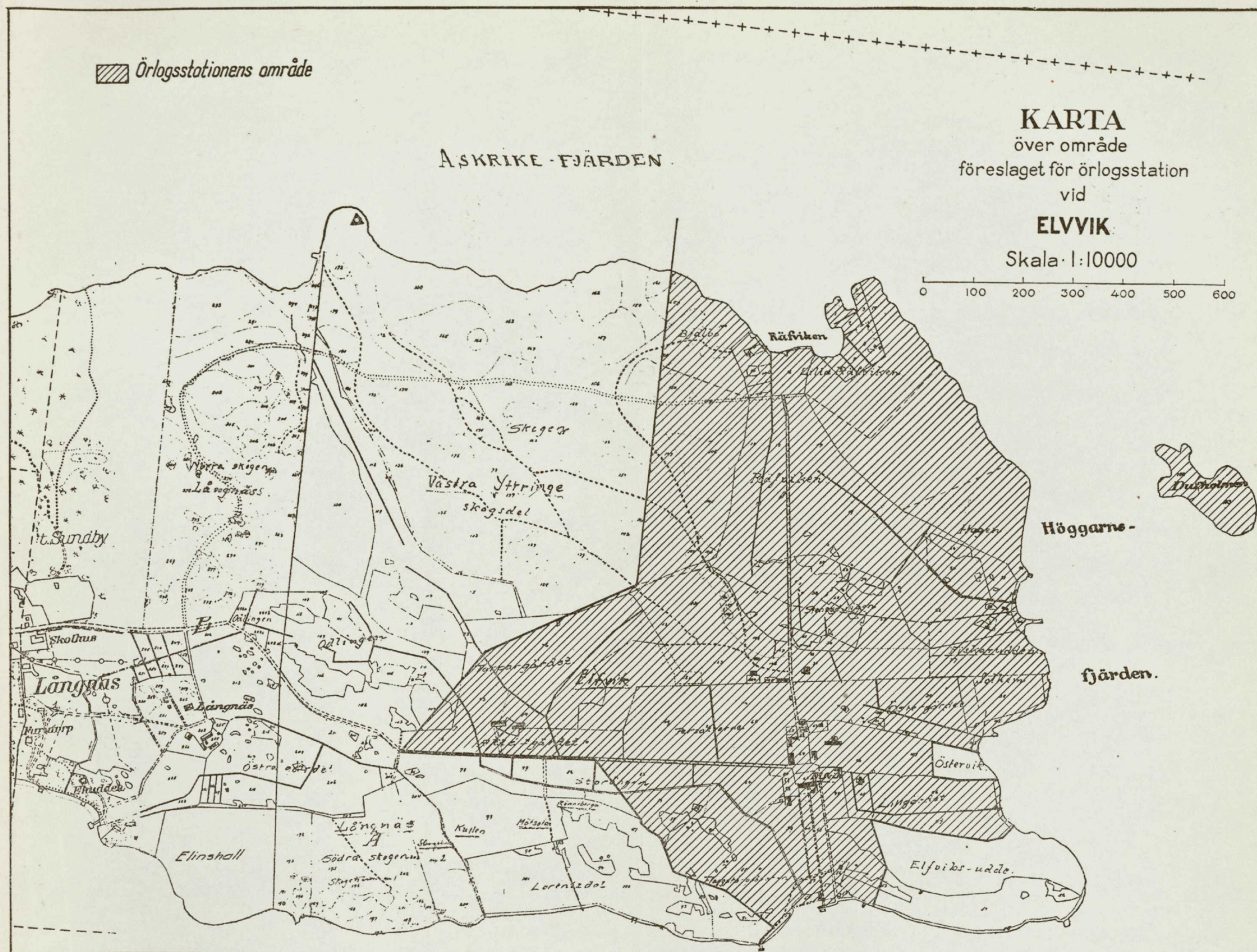
BILAGOR



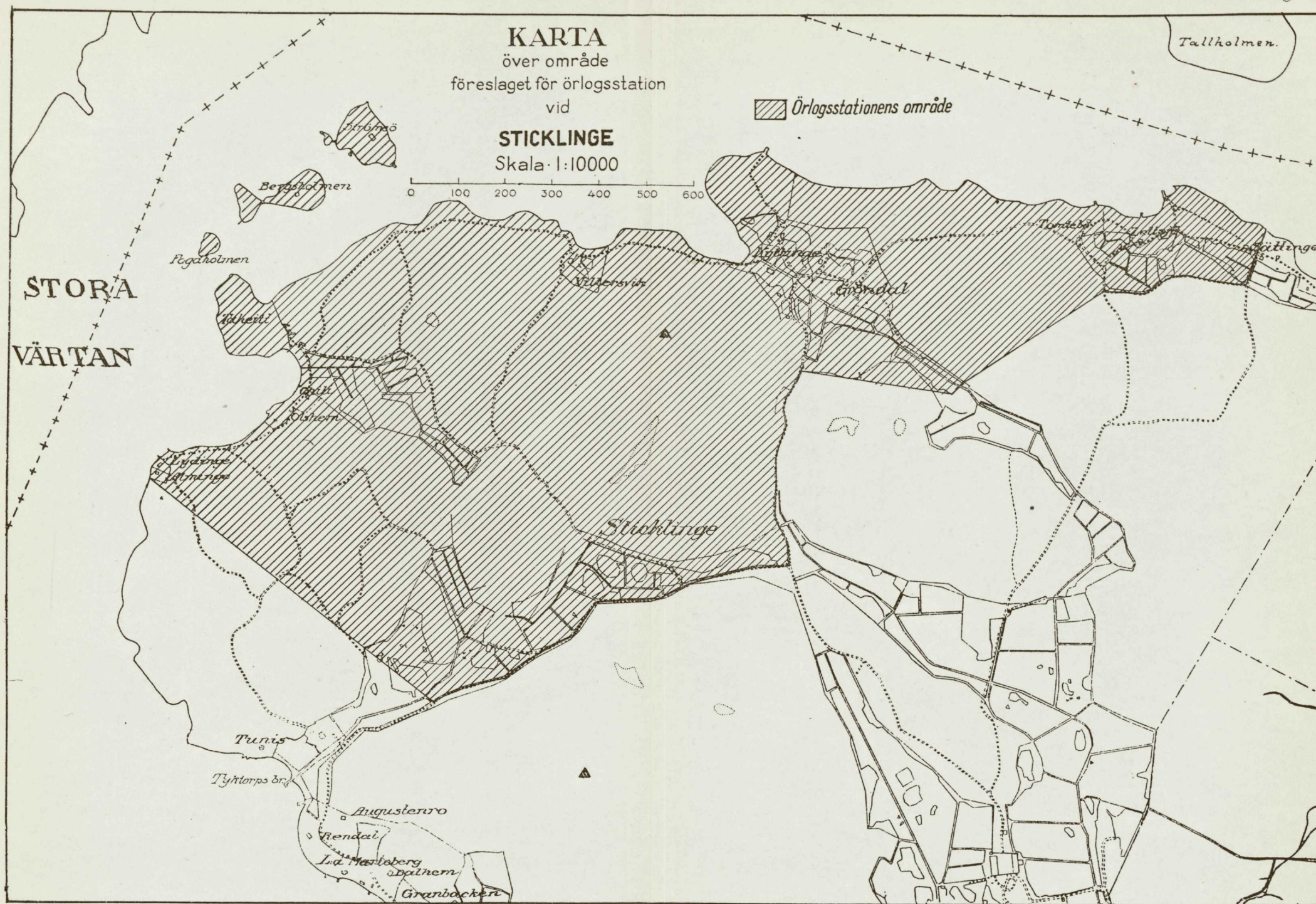
BILAGOR



BILAGOR



BILAGOR



BILAGOR

Hustegafjärden.



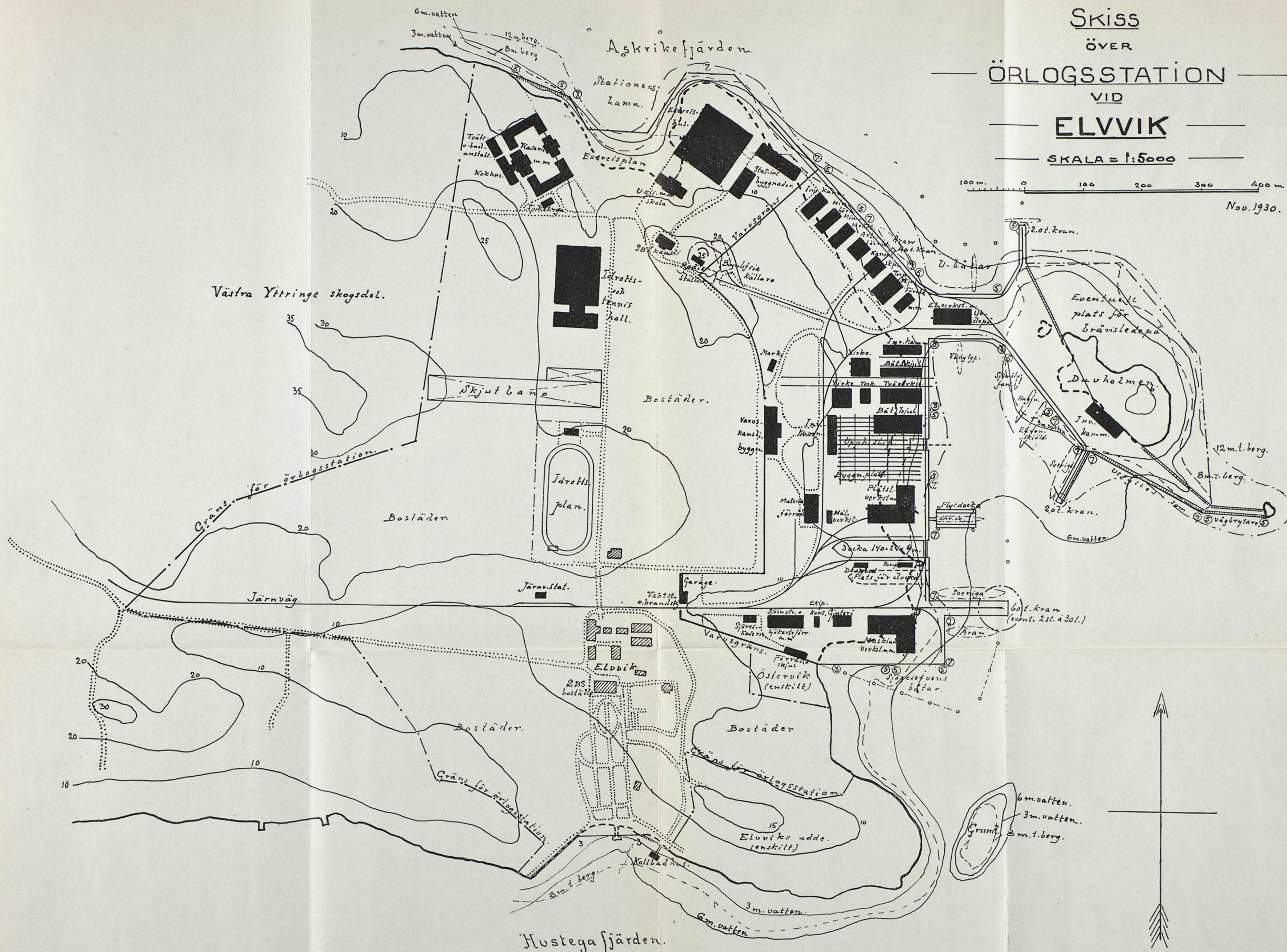
BILAGOR

BILAGOR

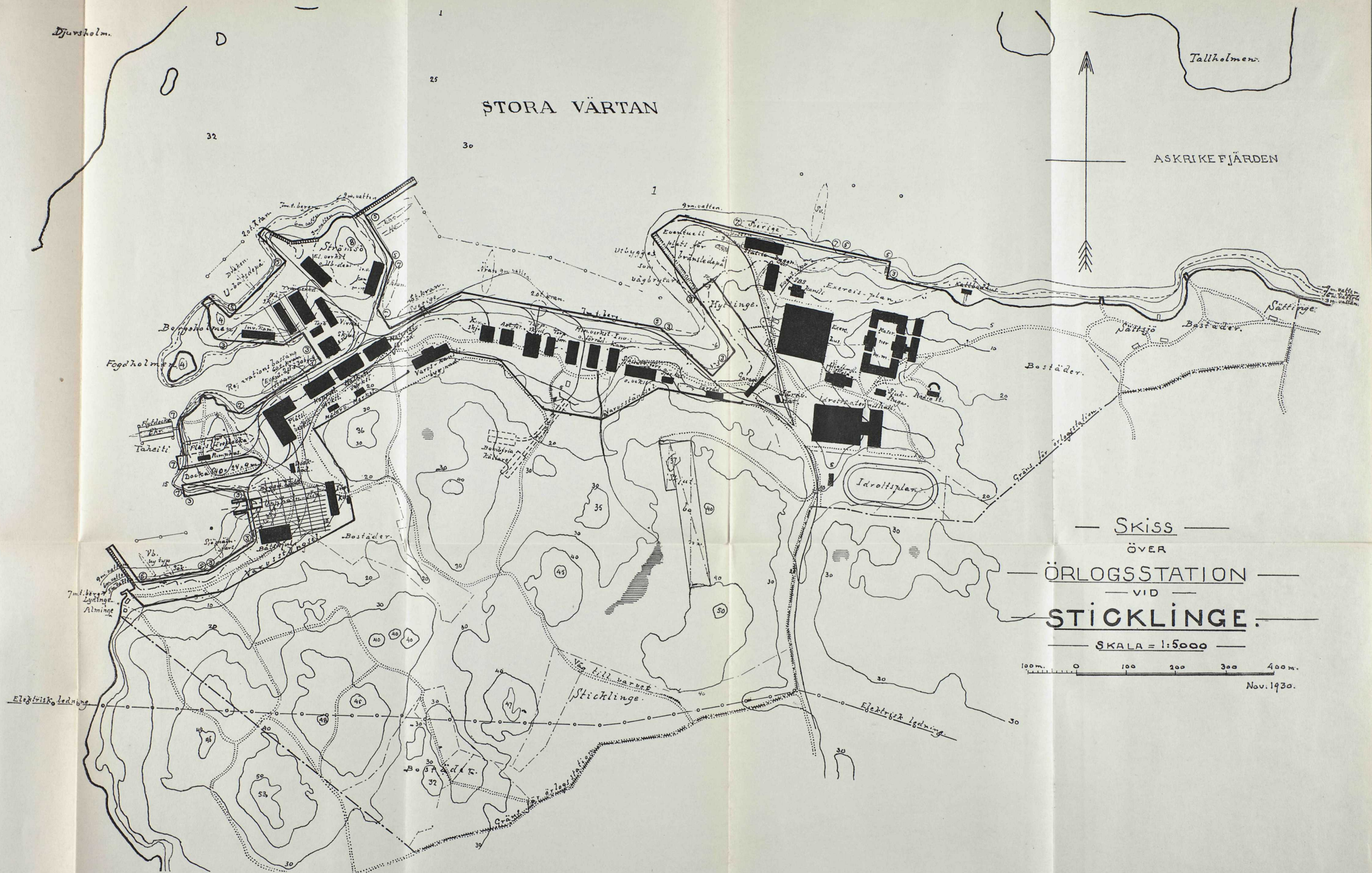
SKISS
ÖVER
ÖRLOGSSTATION
VID
ELLVIK
SKALA = 1:5000

100 m. 0 100 200 300 400 m.

Nov. 1930.



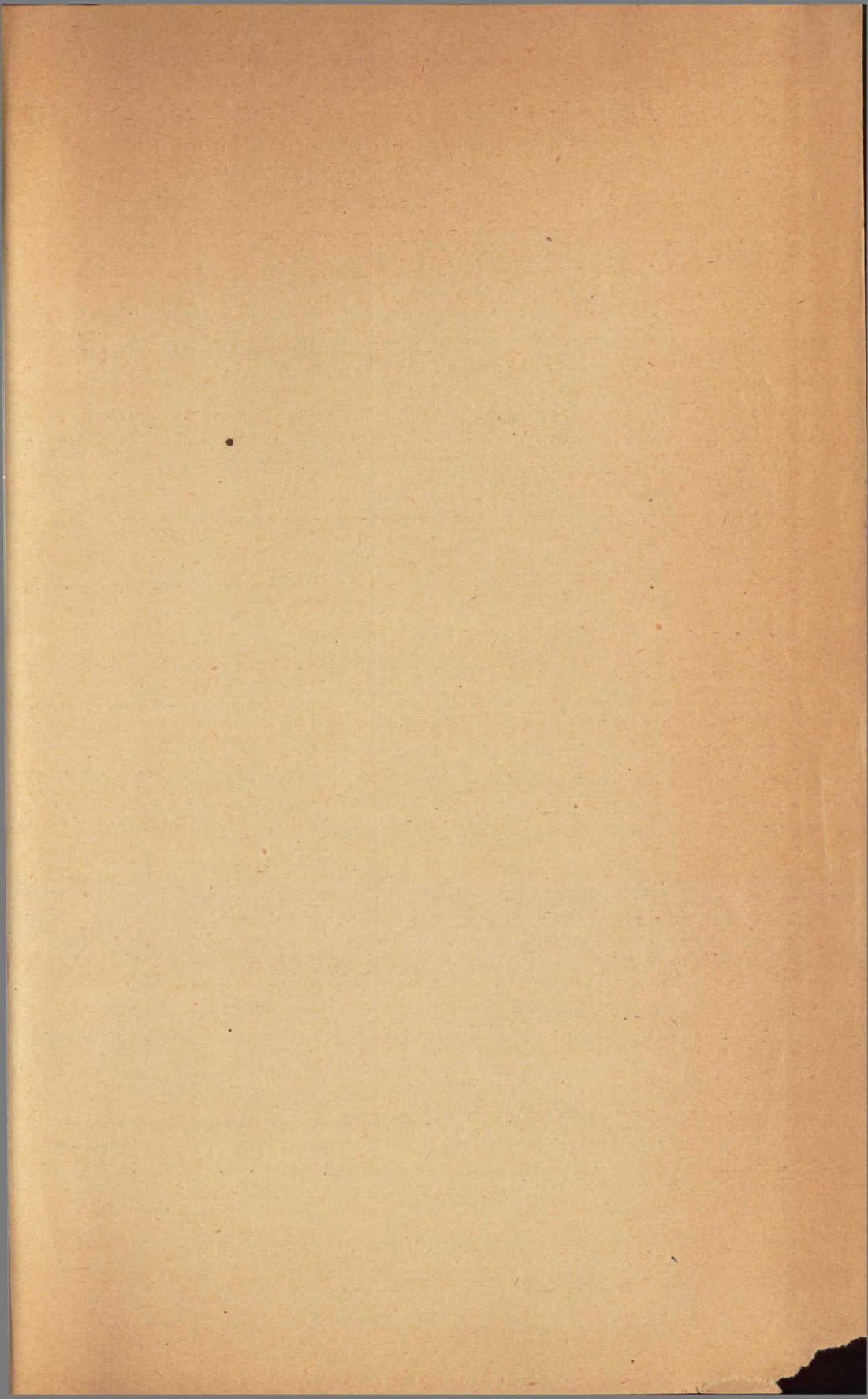
BILAGOR



— Skiss —
ÖVER
— ÖRLOGSSTATION —
— VID —
STICKLINGE.

SKALA = 1:5000
100 m. 0 100 200 300 400 m.
Nov. 1930.

BILAGOR



Statens offentliga utredningar 1930

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Förberedande utkast till strafflag. Brott emot myndighet m. m. [24]
Betänkande med förslag till lag om handläggning av in-skrivningsärenden m. m. [29]
Förberedande utredning ang. omorganisation av landsfiskals-befattningarna m. m. [81]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Förslag till vissa ändringar i vallagen för skyddande av partibeteckningar. [5]
Betänkanden med förslag ang. skärpta kontrollföreskrifter rörande landsfiskalers och med dem jämställda befattningshavares medelsförvaltning m. m. [16]
1928 års lönekommitté. Betänkande med förslag till all-mänt avlöningsreglemente för ordinarie tjänstemän, till-hörande den civila statsförvaltningen. [17]
Distriktsveterinärkänslighetsaktkunnigas utredning och förslag be-träffande ordnandet av distriktsveterinärernas anställnings-och avlöningsförhållanden. [18]
1928 års lönekommitté. Betänkande med förslag till löne-reglering för befattningshavare vid undervisningsväsendet. [20]

Kommunalförvaltning.

Utredning ang. kommunalförvaltningens ordnande i städerna efter processreformens genomförande. [18]

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Förslag till förordning ang. film. [26]
Förslag till förordning ang. biografier och biografföreställ-ningar m. m. [28]

Socialpolitik.

Domänverkets omfattning, uppgifter och organisation. [8]

Hälso- och sjukvård.

Betänkande ang. granskning av för vissa sjukhus gällande särbestämmelser. [21]
Medicinalstyrelsens utlåtande och förslag till epizootilag och epizootiförordning. [22]
Betänkande med förslag till ytterligare åtgärder för bekäm-pande av tuberkulos hos nötkreatur. [23]

Allmänt näringsväsen.

Förslag till lag om upplagshus med rätt att utfärda upplags-bevis m. m. [25]

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Jordbruksutredningens betänkanden. 1. Betänkande ang. åtgärder för vete- och rågmärknadens stödjande. [1] 2. Be-tänkande ang. jordbrukets kreditförhållanden. [2] 3. Be-tänkande ang. vissa åtgärder för mejerihanteringens och smörexportens befrämjande. [4]
Utredning och förslag beträffande åtgärder för ökad använd-ning av svenska lantbruksprodukter vid allmänna inrätt-ningar m. m. [10]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Cement- och betongbestämmelser (tredje upplagan) jämte til-läggsbestämmelser (andra upplagan). [80]

Handel och sjöfart.

Betänkande med förslag till lotsförordning samt andra fö-fattningar och föreskrifter rörande lotsverket. [7]
Utkast till lagbestämmelser om befraktning. [11]

Kommunikationsväsen.

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

1928 års pensionsförsäkringskommitté och organisationsaktkunniga. Statistiska undersökningar samt kostnadsberäk-ningar. [15]

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Skydd för äldre kulturföremål. [8]
Betänkande med förslag ang. ordnande av den lägre lant-bruksundervisningen. [9]
Utredning och förslag rörande praktiska bildningslinjer p-realskolans åldersstadium. [14]
Utredning angående beredande av större möjlighet för sko-distrikt att vid minskning av antalet barn indragna skol-och skolavdelningar. [19]
Supplement nr 4 till Sveriges familjenamn 1920. [27]
Betänkande med förslag ang. omorganisation av undervis-ningen vid navigationsskolorna och därmed samman-hängande frågor. [32]

Försvarsväsen.

Utredning rörande Sveriges försvarspolitiska läge samt beho-av försvarskrafter. [12]
Utredning och förslag beträffande Stockholms flottstation förflyttning från huvudstaden. [33]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Gränsen för Sveriges territorialvatten. [6]