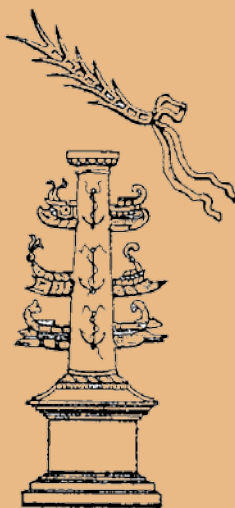


TIDSKRIFT  
I  
SJÖVÄSENDET

UTGIVEN AV  
KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

I  
KARLSKRONA.



1931.  
94:e årgången.

---

---

Häfte N:r 5

## Stockholms stations förflyttning.

(Forts. fr. häft. 4, sid. 237.)

### Myndigheternas yttranden.

Över 1929 års flottstationsutrednings förslag rörande Stockholms flottstations förflyttning från huvudstaden hava inläåtanden inhämtats från marinförvaltningen, chefen för marininstaben, stationsbefälhavaren i Stockholm, högste befälhavaren över kustflottan, chefen för generalstaben, arméförvaltningens fortifikations- och intendentdepartement, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret, byggnadsstyrelsen, justitiekanslersämbetet, kammarkollegium, djurgårdskommissionen och kronans fastighetskommission. Skrivelse i ärendet har även ingått från aktiebolaget Lidingöstadén.

### *Myndigheter, vilkas yttrande begränsats till viss del av förslaget.*

Vissa av de hörda myndigheterna hava ansett, att särskilda delar av förslaget fölle utom deras ämbetsutövning, varför de begränsat sina yttranden till vissa avsnitt i förslaget.

Sålunda anföra cheferna för arméförvaltningens fortifikations- och intendantsdepartement, att av de i det remitterade förslaget ingående frågorna prövats endast de, som röra de under fortifikationsdepartements förvaltning stående, till arméns intendenturförråd i Stockholm upplåtina byggnaderna å Skeppsholmen.

Arméförvaltningens fortifikations- och intendantsdepartement.

Dessa utgöras av en expeditjonsbyggnad, en förrådsbyggnad, en besiktningsbyggnad och en uthusbyggnad. Förråds- och besiktningsbyggnaderna och i viss mån även uthusbyggnaden anses vara av stor betydelse för intendenturtjänsten intill dess andra byggnader i deras ställe blivit uppförda för intendenturförrådets räkning. Då åtminstone en del av sagda byggnader blivit uppförda av till lantförsvaret under tidernas lopp anvisade medel, synas de vid en överlåtelse till annan ägare fortfarande böra utan kostnader för lantförsvaret få nyttjas intill dess för intendenturförrådet nytt etablissemang blivit uppfört å Järvafältet. Överenskommelse angående sådan fortsatt dispositionsrätt föreslås bliva inrymd i ett blivande avtal mellan kronan och Stockholms stad.

Väg- och  
Vattenbygg-  
nadsstyrel-  
sen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som ansett sig böra begränsa sitt yttrande till att omfatta endast förslaget ekonomiska och tekniska sidor, finner i likhet med utredningsförslaget, att vid jämförelse mellan de fyra på Lidingön undersökta platserna. Skärsätra-Mölnaförslaget är ur teknisk-ekonomisk synpunkt att föredraga framför de övriga.

Beträffande de i samtliga förslagen angivna spårförbindelserna anmärkes, att minsta kurvradien å huvudspår bör vara 125 m. och å bispår 40 m. i stället för av utredningen föreslagna 100 m. respektive 30 m. Styrelsen förordar att spår-anordningarna utföras exempelvis enligt patent »Vögele», och att spårsystemet över huvud taget omarbetas till större planmässighet, enkelhet och säkerhet mot ödesdigra trafikavbrott

Det föreslagna vattendjupet vid kajerna (7 m.) synes styrelsen för litet med hänsyn till förekommande lågvatten och till de större pansarskeppens djupgående, som vid full utrustning torde närma sig 7 m. Hänsyn anses vidare böra tagas till, att nämnda fartyg kunna behöva förtöjas vid kaj i mer eller mindre havererat tillstånd.

De vid kostnadsberäkningarna använda enhetsprisen (utr. sid. 109) synas fullt tillräckliga.

Kammarkollegiums yttrande avser närmast en granskning av det mellan kronan och Stockholms stad ingångna preliminäravtalet. Kammarkollegium.

Beträffande äganderätten till de för överlåtelse ifrågasatt områdena finner kollegium, att denna icke kan vara omstridd i annat fall än beträffande ett område längs stranden av det s. k. Nöjesfältet. Denna fråga är för närvarande på grund av remiss från kollegium hänvisad till lantmäteristyrelsen för utredning.

Kollegium har vid studium av de till ledning för bestämmandet av köpeskillingsbeloppet verkställda värderingarna funnit, att dessa grunda sig på förutsättningen, att en betydande del av de försålda områdena skulle bibehållas park och icke bebyggas i vidare mån än som redan skett. Till följd härav hava icke obetydliga nedsättningar av värdena vidtagits. Emellertid hava inga bestämmelser om parkernas bibehållande intagits i det preliminära avtalet. Detta synes kollegium mindre tillfredsställande, då det ju måste anses vara av stort intresse för kronan såsom ägare av åtskilliga ömtåliga fastigheter i grannskapet, att Skeppsholmen och Kastellholmen bevara sitt nuvarande utseende. Kollegium förordar för den skull, att sådana bestämmelser infogas i det definitiva avtalet. Bestämmelserna torde då bliva bindande för staden så länge som denna är ägare till parkområdena; skulle staden emellertid sälja dessa, bleve bestämmelserna icke bindande för den nye ägaren. Även emot en dylik eventualitet borde kronan skydda sig. Det erinras vidare därom, att förbehåll bör göras, att inom områdena belägen kyrkogård och uppställda monument skola bibehållas i värdigt skick.

I fråga om försäljningspriset säger sig kollegium sakna möjlighet att ingående granska och kontrollera de värderingar, som återopats till stöd för dess bestämmande. Kollegium har dock erhållit det intrycket, att värderingsbeloppen ligga tämligen lågt.

Justitiekanslersämbetet påvisar, att det av utredningens Justitiekanslersämbetet förslag framgår, att äganderätten till visst område längs stranden

den av Nöjesfältet (1,200 m.<sup>2</sup>) är omstridd. Det hade därför varit lämpligt, om kronan i avtalet fritagits från hemulsskyldighet, i varje fall beträffande detta område.

I likhet med vad flera myndigheter anfört (se nedan) konstaterar kanslersämbetet, att ett relativt oansenligt belopp beräknats såsom köpeskilling för den stora utanför varvet belägna delen av Skeppsholmen med tillhörande kyrka och andra byggnader. Visserligen hade utredningen framhållit, att nämnda större del av Skeppsholmen ej borde exploateras för byggnadsändamål utan bibehållas i huvudsakligen oförändrat skick, men i det upprättade avtalet innehålles dock icke något förbehåll härom. Även om staden kan antagas komma iakttaga all önskvärd pietet i fråga om Skeppsholmens utseende, skulle det enligt ämbetets förmenande varit önskvärt, att ett förbehåll av nyss anfört slag bleve intaget i avtalet.

Ur de synpunkter ämbetet ifråga har att företräda anses emellertid icke föreligga anledning att avstyrka, vad utredningsmännen föreslagit.

Statskontoret.

Statskontoret anser det av utredningsmännen framlagda preliminära avtalet mellan kronan och Stockholms stad vara ur ekonomisk synpunkt godtagbart och förordar, ur de synpunkter ämbetsverket har att företräda, avtalets definitiva antagande.

Med utgående från det preliminära avtalet anser sig statskontoret böra närmare ingå på frågan om behovet av medel å riksstaten för ordnandet av flottstationens förflyttning. Därvid förutsätter ämbetsverket, att förflyttningen skall komma att draga en sammanlagd kostnad av 38,000,000 kronor, eller ungefärligen det belopp, som utredningen beräknat för det billigaste av de framlagda alternativa förslagen, nämligen Skärsätra-Mölnaförslaget, vilket även erhållit utredningsmännens förord. Under förutsättning av en byggnadsperiod av 5 å 6 år med kostnaderna fördelade på 6 budgetår framlägger statskontoret plan för upptagandet av utgifterna för den nya flottstationsanläggningen. I stort sett upptagas härvid utgif-

terna för de sex budgetåren sålunda: 8,000,000 kronor för det första budgetåret, 7,000,000 kronor för det andra, tredje och fjärde, 6,000,000 kronor för det femte och 3,000,000 kronor för det sjätte budgetåret, eller tillsammans 38,000,000 kronor. Ämbetsverket framlägger även plan för täckandet av ovan nämnda kostnader och tillägger, att för den händelse ordnandet av flottstationens förflyttning lägges i händerna på en särskild flyttningsskommission, och denna, i likhet med kaserbyggnadsnämnden och andra för större byggnadsarbetens utförande särskilt inrättade organ av tillfällig art, direkt underställes Kungl. Maj:t, det synes önskvärt, att särskilda bestämmelser utfärdas ifråga om kommissionens medelsförvaltning. Skulle vid reglerandet av mellanhavandena med Stockholms stad överskott uppstå å de för flottstationens förflyttning tillgängliga medlen, borde sådant överskott tillföras Stockholms varvs byggnadsfond.

Utredningsmännens förslag, att ett belopp av en million kronor skall ställas till förfogande fgr beredande av byggnadslåån åt personalen vid örlogstationen, finner sig statskontoret böra tillstyrka.

Djurgårdskommissionen har begränsat sitt yttrande till att omfatta endast den del av frågan, som avser beredande av medel för den nya flottstationsanläggningen genom försäljning av nuvarande flottstationens markområden och anläggningar.

Kommissionen anser det påtagligt, att det största utbytet av en försäljning av dessa områden skall ernås genom deras försäljning till tomter för bostadsändamål och till någon del, beträffande Beckholmen, för industriändamål. Sådan exploatering antages kunna ske antingen så, att staten själv genom något sitt organ, efter det stadsplan blivit fastställd, försäljer tomter, eller ock, att staten överlåter områdena i nuvarande reglerat skick till någon annan att av denne exploateras. Vilken metod, som kan antagas giva för staten förmånligaste resultat, blir i varje fall beroende på konjunkturutvecklingen.

Djurgårdskommissionen.

Då kommissionen anser, att Stockholms stad onekligen torde få anses såsom mest intresserad spekulant. synes principiellt riktigt, att Stockholms stad och förvaltning finge planera ordnandet av områdenas bebyggelse och deras uppdelning på parker, allmänna platser och byggnadsområden. Särskilda skäl synas därför föreligga att i detta fall ernå en överenskommelse med Stockholms stad, varigenom denna övertager områdena i dess helhet och ombesörjer deras exploatering.

Kommissionen övegår härefter till en granskning av i vad mån köpeskillingen, 30,000,000 kronor, kan anses svara emot områdenas ifråga värde i det skick, vari de komma att befinna sig vid frigörandet från deras hittillsvarande användning. Ehuru de i betänkandet framlagda värderingsberäkningarna betecknas såsom mycket summariska, finner Djurgårdskommissionen dock anmärkningsvärt, att de trenne från olika utgångspunkter gjorda värderingarna giva ett i det hela ganska sammanhängande resultat. Kommissionen ansluter sig närmast till överstelöjtnant Peterssons värdering, som kommer till ett belopp av 36,500,000 kronor, och som således med 6,500,000 kronor överstiger köpeskillingen enligt det med Stockholms stad uppgjorda förslaget till försäljningsavtal. Kommissionen erinrar dock därom, att i denna värderingssumma ingår 8,200,000 kronor för områden, som skulle lämnas öppna för parker och allmänna platser, och att frågan om utfäendet av detta senare belopp närmast skulle bliva beroende på huru mycket staden kan finnas villig betala för förvärvet av desamma. Vidare erinras om att överstelöjtnant Petersson icke, vilket han även framhållit, tagit hänsyn till räntor och förvaltningskostnader under exploateringstiden. Med hänsyn till det anförda och till det riskmoment, som alltid får anses föreligga vid en större exploateringsaffär, anser dock djurgårdskommissionen att den köpeskillning, som erbjudes enligt det föreliggande förslaget till avtal med Stockholms stad, bör kunna godtagas och tillstyrker försäljningen av nuvarande flottstationens områden på de i det preliminära försäljningsavtalet angivna villkoren.

*Myndigheter, vilka yttrat sig över förslaget i dess helhet.  
Helt eller delvis tillstyrkande.*

Chefen för marin-staben har intet att erinra emot förslaget. Med hänsyn icke minst till de olägenheter av skilda slag, som äro förknippade med den nuvarande örlogsstationen, framhålles vikten utav, att därest ett beslut om förflyttning kommer till stånd, arbetet härmed måtte i möjligaste mån påskyndas.

Chefen för marin-staben.

Högste befälhavaren över kustflottan tillstyrker utredningens förslag i vad mån detta berör sagde befälhavares verksamhet. Därvid förutsattes att vissa jämkningar få vidtagas vid utförandet av arbetet med en förflyttning. Slutligen hemställles med hänsyn till det bristfälliga skick, i vilket Stockholms nuvarande station och varv befinna sig, samt dessa anläggningars stora betydelse för kustflottans viktigaste basområde, Stockholms skärgård, att sådana åtgärder vidtagas, att den föreslagna förflyttningen kan snarast och på kortast möjliga tid verkställas.

Högste befälhavaren över kustflottan.

Generalstabschefen anser, att ur riksförsvarets synpunkt intet finnes att andraga emot stationens förflyttning från nuvarande plats, dock under förutsättning att den förlägges till plats inom Stockholms skärgård. En av anledningarna till luftanfall mot huvudstaden bleve därigenom eliminerad. Såsom en fordran på den blivande stationen anföres, att densamma bör erhålla en sådan omfattning, att *huvuddelen* av flottan skall vid behov därav kunna baseras på densamma. Platsen bör vidare väljas så, att icke genom huvudstadens eller angränsande orters tillväxt krav inom en nära framtid kan uppstå på ny förflyttning av stationen. Ur denna synpunkt ifrågsattes lämpligheten av en förläggning till Lidingön. Skulle det oaktat beslut fattas om stationens förläggning till Lidingön anses Elviksförslaget vara att föredraga framför övriga alternativ.

Chefen för generalstaben.

Chefen för  
flygvapnet.

Med hänsyn till fientliga flyganfall bör flottstationen *icke* — anser chefen för flygvapnet — förläggas till området Skärsätra—Mölna. Sedan Ladugårdsgärdet och norra Djurgården blivit bebyggda, skulle en flottstation inom det förstnämnda området komma att ligga i omedelbar närhet av huvudstaden. Genom flyganfall emot en flottstation vid Skärsätra—Mölna kunde avsevärda skador tillfogas de planerade stadsdelarna ävensom Stockholms frihamn, förbindelserna mellan Stockholm och Lidingön m. m.

Ur luftförsvarssynpunkt anses, att en förflyttning av stationen längre ut från huvudstaden vore lämpligast.

Byggnads-  
styrelsen.

Byggnadsstyrelsen uttalar sig till en början i frågan, huruvida Stockholms flottstation lämpligen bör kvarbliva på sin nuvarande plats eller flyttas utanför huvudstaden. På grund av den föreliggande utredningen och tidigare yttranden från vissa marina myndigheter anser styrelsen framgå, att den nuvarande stationsanläggningen icke är i sådant skick, att den kan uppfylla moderna fordringar. Sålunda påtalas bristerna i avseende å kasernförhållanden och varvsdrift. Även om en modernisering enligt marinförvaltningens tidigare förslag skulle ske av nuvarande station och varv, kvarstode alltjämt stora olägenheter, särskilt beträffande varvet. Det erinras om utredningens uttalande angående varvets belägenhet på ömse sidor av en livligt trafikerad farled, avsaknaden av järnvägsförbindelser, varjämte stationens belägenhet i hjärtat av huvudstaden, omgiven av de ur hyressynpunkt dyraste stadsdelarna, utesluter möjligheten att välja bostad i arbetsplatsens närhet. Med hänsyn till ovanstående och under förutsättning, att en förflyttning av stationen icke skulle för kronan medföra större direkta utgifter än vad som skulle erfordras för en oundgängligen nödvändig modernisering av nuvarande station och varv, finner byggnadsstyrelsen sig böra tillstyrka en förflyttning av flottstationen från huvudstaden.

Styrelsen verkställer härefter en granskning av den föreslagna köpeskillingen. Vid den av utredningen verkställda

uppskattningen av ifrågavarande områden hade utredningsmännen utgått från den synpunkten, att det vore en medborgerlig angelägenhet av största betydelse att förhindra ett förstörande eller ett förminskande av stadens skönhetsvärden genom för långt driven exploatering av dessa ur skönhetsynpunkt eminent värdefulla områden. På denna grund varken finge eller kunde markvärdena uppskattas på ett sätt, som förutsatte ett affärsmässigt utnyttjande i detta begrepps vedertagna mening. Proportionen mellan parker och bebyggda områden borde vara en helt annan och till de öppna platsernas förmån än vid normal exploatering. Styrelsen ansluter sig till de av utredningsmännen sålunda uttalade synpunkterna och anför, att det måste vara av största intresse för såväl staten som huvudstaden själv, att dessa synpunkter bliva vederbörligen tillgodosedda. Enligt byggnadsstyrelsens mening har vid bestämmandet av den föreslagna köpeskillingen, 30 millioner kronor, ett emellan staten och staden ömsesidigt tillmötesgående ådagalagts.

Vid bestämmandet av den föreslagna köpeskillingen hade utredningsmännen utgått ifrån en av arkitekten Ahlberg upprättad, såsom alt. II betecknad preliminär plan för exploatering av områdena ifråga. Enligt styrelsens mening kan denna plan icke betraktas innebära en ur ekonomisk synpunkt obehörigen långt driven begränsning av exploatering utan måste snarare anses angiva den yttersta gräns, inom vilken exploateringen skäligen får bedrivas. Det tillämpade å-priset å områdena anser sig styrelsen kunna godtaga.

Genom exploatering av *stationsområdena* i enlighet med arkitekt Ahlbergs plan, alt. II, hava utredningsmännen beräknat, att staden skulle erhålla en nettobehållning av omkring 25 millioner kronor, varför sålunda av det totala värdet omkring 5 millioner kronor skulle belöpa på den utanför varvet belägna delen av Skeppsholmen. Detta senare belopp måste styrelsen betrakta såsom ganska lågt; det framhålles dock, att det torde bliva erforderligt att begränsa exploateringen utöver vad som angivits i arkitektens ovannämnda förslag. Kastell-

holmen bör helst lämnas obebyggd, och vid Galärvarvets bebyggande bör lämnas mera parkmark öppen än vad i arkitekt Ahlmarks förslag förutsatts. Den del av köpeskillingen, som avsåge parkområde å Skeppsholmen samt därstädes befintliga byggnader m. m. skulle därigenom proportionsvis ökas.

Styrelsen berör även frågan om uppställande av krav på garantier för att exploateringen verkligen skall genomföras med beaktande av de synpunkter, som för kronan varit ledande vid ärendets avgörande. Ett sådant förfarande finner styrelsen emellertid icke påkallat och svårigen genomförbart, då på utredningens nuvarande ståndpunkt frågan om en definitiv stadsplan för områdena ifråga icke torde kunna upptagas till avgörande.

I anslutning till vad sålunda blivit anfört tillstyrker byggnadsstyrelsen att flottstationens nuvarande områden måtte överlätas till Stockholms stad för den i det framlagda förslaget till avtal angivna köpeskillingen. Styrelsen anser sig emellertid icke böra underlåta att framhålla, att en exploatering genom Stockholms stad av ifrågavarande områden kan tänkas komma att ogynnsamt inverka på blivande försäljningen av tomter å Ladugårdsgärde, varför det också kunde tänkas för staten ekonomiskt mera fördelaktigt att låta anstå med försäljningen av stationsområdena i avvaktan på genomförandet av exploateringen av Ladugårdsgärde, samt att finansiera flottstationsförflyttningen med de medel, som inflyta genom sistnämnda exploatering. — Vad slutligen angår utredningens värdering av det till förvärv avsedda markområdet å Skärsåtra—Mölna, anses det därvid beräknade priset såsom rimligt.

#### *Helt eller delvis avstyrkande.*

Marinförvaltningen (med från SBS, VCS och CSS infordrade yttranden).  
Marinförvaltningens yttrande har huvudsakligen inriktats på en granskning av behovet och lämpligheten av örlogsstationens förflyttning från huvudstaden samt de ekonomiska förutsättningarna därför. Ämbetsverket har från stationsbefäl-

havaren i Stockholm, varvschefen i Stockholm och chefen för sjökrigsskolan infordrat särskilda yttranden.

Med avseende på av utredningen givna »allmänna synpunkter och förutsättningar», vari utredningen uttalat, »att övervägande skäl tala för en utflyttning av örlogsstationen från Stockholm», åberopar marinförvaltningen stationsbefälhavarens utlåtande, vari bl. a. säges: »Det synes mig icke vara något statsintresse, att flottans station i Stockholm flyttas från sin nuvarande plats». — Stationsbefälhavaren har heller icke funnit anledning frångå sin tidigare uppfattning i denna fråga, varom yttrande år 1928 avgavs till ämbetsverket, och vari då anfördes, att därest varvet utbyggdes enligt tilltänkt plan och om kasernfrågan bleve tillfredsställande löst, station och varv torde komma — under mobilisering och i krigstid tillsammans med de privata varven i Stockholm — att fylla sin uppgift. Någon önskan eller anledning från flottans sida att flytta stationen från Stockholm ansågs sålunda icke föreligga, men väl anförde stationsbefälhavaren samtidigt, att om någon skulle vilja förvärva stationens område, ett dylikt medgivande borde lämnas endast om köparen förbände sig betala kostnaden för uppförandet av den nya stationen och flyttningen till avsedd plats.

I sitt till marinförvaltningen avgivna yttrande anför varvschefen, att, med hänsyn till vissa lokala och organisatoriska lägenheter hos det nuvarande varvet, ett utbyte av detta mot ett nybyggt och beträffande utrymme och ändamålsenlighet fullt tillfredsställande varv vore önskvärt. På vissa anförda skäl anser emellertid varvschefen icke det av utredningen förordade Skärsåtra—Mölnaförslaget fylla måttet i berörda hänseenden. Därest de detta förslag vidlådande bristerna eliminerats tillstyrker dock varvschefen, att station och varv förflyttas från huvudstaden.

Chefen för sjökrigsskolan har till marinförvaltningen anfört önskvärdheten av, att i ett avtal med Stockholms stad trymmes bestämmelse om att kronan, därest för sjökadetternas inkasernering så skulle anses lämpligt, må på egen be-

kostnad utföra förändring och ombyggnad av västra längan i Långa Raden.

Marinförvaltningen anser anläggandet av en helt ny örlogsstation i första hand innebära fördelen av att erhålla i organisatoriskt och hygieniskt avseende fullt moderna anordningar, samt — vad varvet beträffar — att få detsamma ordnat mera modernt och med större möjligheter till rationell drift. I huvudsaklig överensstämmelse med utredningen anser marinförvaltningen, att starka skäl tala för en utflyttning av örlogsstationen från Stockholm, men att de ekonomiska synpunkterna böra vara utslagsgivande. Utredningen hade anfört, att förutsättningarna för örlogsstationens utflyttning vore för handen, därest de ej oväsentliga belopp, som måste nedläggas å den nuvarande stationen för att försätta densamma i ett godtagbart skick, om den skulle behållas å sin nuvarande plats, vore tillräckliga, om de, tillsammans med vad för det nuvarande området stode att erhålla, utgjorde en summa tillräcklig att i stort sett bekosta nyanläggningen. Till denna uppfattning har marinförvaltningen anslutit sig, om med de nedlagda beloppen för stationens försättande i godtagbart skick avses nettoutgifterna härför. Sagda nettoutgift har av utredningen beräknats till i runt tal 8 millioner kronor, vilket belopp emellertid av i marinförvaltningens yttrande anförda skäl anses kunna minskas med 2 millioner kronor till i runt tal 6 millioner kronor.

Beträffande värderingen av örlogsstationens nuvarande område jämte tidigare av Kronan förvärvade områden i Djurgårdsstaden och å Beckholmen, synes i till ämbetsverket inkomna yttranden enighet råda om, att utredningen avsevärt undervärderat vissa områden. För egen räkning anser sig marinförvaltningen intet väsentligt hava att erinra emot utredningens värdering av örlogsstationens områden — kyrkogården och Skeppsholmen utom varvet dock icke inräknade. Värdet av dessa sistnämnda områden, särskilt Skeppsholmen utom varvet synes av utredningen vara allt för lågt beräknat. Med utgångspunkt från av utredningen föreslagen total för-

slutningssumma av 30 millioner kronor samt från utredningens värdesättning av övriga områden till 28.274,000 kronor, finner ämbetsverket att utredningen för hela Skeppsholmsområdet utom varvet samt för dockor, kajer m m. beräknat endast 1,726,000 kronor och yttrar i berört hänseende bl. a. »Såsom en jämförelsepunkt vid bedömandet av Skeppsholmsområdets värde kan tjäna det preliminära avtal, vilket den 27 april 1917 avslöts mellan 1917 års flottstationskommitté och delegerade för Stockholms stad, enligt vilket Stockholms stad skulle betala 4,000,000 kronor för Kastellholmen och en strandremsa å Skeppsholmens västra och södra strand med tillhörande vattenrätt. Det må därvid erinras, att utredningen nu angiver värdet av enbart Kastellholmen, som utgör en väsentlig del av nämnda område, i enlighet med arkitekt Ahlbergs och Djurgårdskommissionens beräkningar till c:a 750,000 å 1,350,000 kronor». Marinförvaltningen erinrar vidare om att bland andra värderingsobjekt, som ingå i det ovan nämnda beloppet 1,726,000 kronor, ingå fyra torrdockor, av vilka enbart Gustaf V:s docka kostat omkring 2,850,000 kronor. — Ämbetsverket fortsätter: »Utredningens värdering av Skeppsholmen utom varvsområdet för osökt tanken på, att det för kronan vore fördelaktigast att endast avträda den övriga delen av örlogsstationens område, värderad till 28,274,000 kronor, och behålla Skeppsholmen utom varvet, dit marinens centrala myndigheter kunna förläggas. På så sätt skulle lokalfrågan för marinens centrala myndigheter säkerligen kunna ordnas på ett mera ekonomiskt sätt än vad nu är fallet.»

Beträffande *läget av en ny örlogsstation* ansluter sig marinförvaltningen i allt väsentligt till utredningens synpunkter och anser sålunda i likhet med utredningen, att under nuvarande förhållanden och förutsättningar endast en plats å *Lidingö* bör komma ifråga för en ny örlogsstation.

Såsom inledning till sin granskning av utredningens fyra olika förslag till örlogsstationens utflyttning till *Lidingö* gör marinförvaltningen följande allmänna erinringar, vilka gälla samtliga förslagen:



Beträffande *stationen* påvisas, att utredningen icke upptagit församlingsfrågan till behandling. I likhet med amiralitetspastorn anser marinförvaltningen, att denna fråga bör göras till föremål för utredning. — Ämbetsverket anser vidare, att avloppsfrågan icke tillräckligt beaktats. Bland övriga därmed sammanhängande åtgärder måste avloppsvattnet på lämpligt sätt renas innan det släppes ut i sjön.

Vad *varvet* beträffar anmärker varvschefen i sitt till marinförvaltningen ingivna yttrande, att dockningsmöjligheterna äro otillfredsställande. En ytterligare prövning av detta spörsmål anser även marinförvaltningen vara erforderlig.

Ämbetsverket anmärker å utredningens mindre ingående behandling av brandväsendet och anser vidare, att sjöreservens kasern icke tillgodosetts i avseende å utrymme och tidsenliga anordningar.

Ehuru någon ingående detaljgranskning av *kostnaderna* icke kunnat medhinnas, synes det likväl marinförvaltningen, att dessa i sin helhet betraktade äro för lågt beräknade. Den detaljgranskning, som den till buds stående tiden medgivit, har ägnats Skärsåtra-Mölnaförslaget, vilket förslag ämbetsverket i likhet med utredningen av flera skäl anser vara att föredraga framför övriga förslag.

*Sticklinge- och Elviksförslagen* bliva av marinförvaltningen icke unerkastade någon närmare granskning. De med dessa förslag förbundna längre sjöförbindelserna med huvudstaden samt de större kostnaderna anses redan vara tillräckligt vägande skäl för avstyrkan. Beträffande *Sticklingeförslaget* åberopar ämbetsverket även sitt i januari 1929 gemensamt med CMS avlåtna underdåniga utlåtande över erbjudande om upplåtelse av mark å ifrågavarande plats.

Skärsåtra-Mölnaförslaget har, som ovan nämnts, av marinförvaltningen ägnats en mera ingående granskning, och ämbetsverket anför rörande *stationen*, att området mellan Sturevägen och järnvägen bör inköpas samtidigt med övrig mark för att därigenom säkerställa eventuellt kommande utvidgningsbehov för stationen. De förut påtalade bristerna i av-

seende å avlopp anses i särskilt hög grad vara för handen just i detta förslag. *Varvet* anses hava erhållit för ringa kajlängd och vattendjupen äro flerstades otillräckliga. Byggnaderna för materialförråd, virkesskjul m. fl. anses för smått tilltagna. Spårsystemet anses olämpligt, enär alltför stora lutningar förekomma. Ändring häri samt utförandet av vissa nödvändiga schaktningsarbeten komma att medföra ökade kostnader. *Varvet* ligger inklämt mellan berg, järnvägen och stationsområdet och saknar därigenom varje möjlighet till utvidgning. För den skull böra de å stationsområdet närmast *varvet* liggande byggnaderna flyttas västvärt, vilket till följd av terrängens beskaffenhet medför ökade kostnader.

Rörande *kostnadsberäkningarna* åberopar marinförvaltningen delar av chefens för byggnadsdepartementet till varvschefen avgivna yttrande. Häri erinras bl. a. emot de beräknade kostnaderna för muddring och grusfyllning, schaktningsarbeten m. m. Kostnaderna för fyllning till pirar har ej kunnat bedömas, enär borrhningar saknas vid dessa. Samme chef har vidare anført, att kostnaden för dockan icke kan fackmässigt bedömas utan ytterligare undersökning på platsen och att ökat vattendjup utanför slipen kommer att medföra ökad muddringskostnad. Chefen för byggnadsdepartementet har ingående granskat frågan om avloppsledningar m. m. och anför, att kostnaden härför blir så avsevärd, att den icke kan ingå i någon klumpsumma, utan bör underkastas särskild utredning och infogas såsom en särskild punkt i förslaget.

Marinförvaltningen bedömer, att kostnaderna för virkesskjul, metallgjuteri, värmecentral med torkrum, målareverkstad med färgförråd, arbetsmaskiner för ingenjördepartementet, luftkompressorläggning, brandmateriel och sjöreservkasern äro för lågt upptagna. För oförutsedda utgifter har utredningen beräknat 7 1/2 % av anläggningskostnaderna, vilket av ämbetsverket anses böra ökas till 10 %. Marinförvaltningen beräknar att den totala kostnadsökningen sannolikt uppgår till flera millioner kronor.

Beträffande *Gåshaga-Käppalaförslaget* anför ämbetsverket

intet väsentligt utöver de tidigare anförda allmänna erinringarna. Sådana framställas dock mot de alltför stora vattendjupen utanför såväl station som varv, liksom även stationens och varvets för vissa vindar oskyddade läge, medförande olägenheter för den flytande materielen.

Vid en jämförelse mellan *Skärsätra-Mölnaförslaget* och *Gåshaga-Käppalaförslaget* påvisar ämbetsverket den förstnämnda platsens fördelar genom dess närmare belägenhet, såväl land- som sjövägen, till huvudstaden, det mindre vattendjupet på redan, som gör denna synnerligen lämplig, samt örlogsstationens för vind, sjö och insyn mera skyddade läge. Skärsätra-Mölnaförslaget, omarbetat med iakttagande av gjorda erinringar torde, fortsätter marinförvaltningen, kunna giva en i stort sett tillfredsställande lösning av örlogsstationsfrågan.

Gåshaga-Käppalaförslagens främsta fördelar ligga enligt ämbetsverkets mening i varvets längre sjöfront, i områdets bättre avgränsning på landsidan samt de större utvidgningsmöjligheterna.

Marinförvaltningen ansluter sig till utredningens förordande av Skärsätra-Mölnaförslaget men anser att förslaget icke är genomförbart inom den av utredningen beräknade kostnaden och att en revidering av utredningens förslag är ofrånkomlig.

Beträffande *förslaget till avtal med Stockholms stad angående försäljning av örlogsstationens nuvarande område* påvisar marinförvaltningen, att den föreslagna köpeskillingen av 30 millioner kronor måste anses för låg, samt att såväl stationsbefälhavaren som varvschefen i Stockholm avstyrkt ett godkännande av sagda förslag. Ämbetsverket anser det vidare anmärkningsvärt, att avtalet icke inrymt några bestämmelser, som säkerställa önskemålet att förhindra framtida olämplig exploatering av Skepps- och Kastellholmarna ehuru just detta förhållande för utredningen motiverat den låga värderingen av området. Vidare anses vissa jämkningar i avtalet böra vidtagas i hänseende till kronans rätt till förhyrande eller övertagande av vissa byggnader med mark å det över-

låttna området, varvid särskilt omnämnes frågan om sjökadetternas inkasernering.

Med åberopande av vad i det föregående anförts hemställs marinförvaltningen:

»att nya förhandlingar med Stockholms stad omedelbart upptagas för vinnande av för Kronan antagbara villkor för överlåtelse av Kronan nu tillhöriga områden inom örlogsstationen, Djurgårdsstaden och Beckholmen;

att, därest sådana förhandlingar anses kunna leda till åsyftat resultat, det av utredningen förordade förslaget Skärsätra-Mölna underkastas en överarbetning med anledning av de mot förslaget i dess nu föreliggande skick gjorda erinringarna, varvid kostnadsberäkningarna mer ingående revideras och kontrolleras;

att, därest efter förnyade förhandlingar med Stockholms stad en jämförelse mellan de enligt ovan överarbetade och med avseende å kostnaderna reviderade Skärsätra-Mölnaförslaget samt det i det föregående av marinförvaltningen framlagda förslaget till örlogsstationens ordnande å nuvarande plats giver vid handen, att de ekonomiska förutsättningarna för en utflyttning av örlogsstationen till Skärsätra-Mölna förefinnas, proposition därom avlätas till Riksdagen;

att, därest ytterligare förhandlingar med Stockholms stad anses eller visa sig icke kunna leda till åsyftat resultat, proposition måtte avlätas till innevarande års Riksdag om modernisering av den nuvarande örlogsstationen i huvudsaklig överensstämmelse med det i det föregående av ämbetsverket framlagda förslaget, samt att till påbörjande av denna modernisering måtte få användas tillgängliga medel av Stockholms varvs byggnadsfond.

Därest det anses lämpligt, att marinförvaltningen verkställer den ovannämnda överarbetningen och kostnadsrevideringen beträffande Skärsätra-Mölnaförslaget, hemställer ämbetsverket

att erforderliga medel, förslagsvis 8,000 kronor, måtte för ändamålet ställas till ämbetsverkets disposition.

Stationsbefälhavaren i Stockholm.

Stationsbefälhavaren i Stockholm anför i sitt till Försvarsdepartementet avgivna yttrande, att det icke synes vara något statsintresse, att örlogsstationen flyttas från sin nuvarande plats. Därest kasernfrågan bleve löst på ett tillfredsställande sätt, och under förutsättning att varvet utbyggdes enligt den tilltänkta planen, torde station och varv — under mobilisering och krigstid tillsammans med de privata varven i Stockholm — vara tillräckliga för att fylla sin uppgift. Att frågan om stationens förflyttande ånyo tagits upp anser stationsbefälhavaren få tillskrivas stadens intresse av stationens nuvarande område. Sagde befälhavare erinrar om, att det jämväl framhållits, att stationens nuvarande läge skulle utgöra en fara för Stockholms stad vid anfall från luften. För att emellertid säkerställa huvudstaden för denna fara anser stationsbefälhavaren, att stationen skulle behöva flyttas avsevärt längre ut i skärgården än till Lidingö. För övrigt påvisas Lidingöbron såsom ett begärligt mål för luftanfall.

Därest staden önskar komma i besittning av stationens nuvarande område bör detta medgivnas endast under förutsättning, att staden förbinder sig att betala hela kostnaden för uppförandet av den nya stationen samt kostnaden för flyttningen.

Den av utredningen verkställda markvärderingen anses av stationsbefälhavaren utgöra underpris och det synes honom dessutom onödigt att avyttra 117,000 kvm. å Skeppsholmen utan full ersättning för tomtområdet och utan full garanti, att detta område ej i framtiden bebygges. Här påvisas vidare det ansenliga värde, som ligger i en del å detta område befintliga byggnader, sådana som t. ex. kyrkan, Skeppsholmsbron etc. Det förefaller stationsbefälhavaren desto angelägnare att nuvarande områdena icke realiserats till underpris, som det synes kunna befaras, att en ny flottstation ej skulle kunna uppföras till det av utredningen beräknade priset. Blev statsverket sålunda nödgat bestrida de överskjutande kostnaderna, skulle detta kanske komma att ske på bekostnad av den flytande materielen.

Stationsbefälhavaren avstyrker försäljningen av de nuvarande områdena och stationens förflyttning till Lidingö på de av utredningen föreslagna villkoren.

Vad beträffar platsen för en eventuell örlogsstation å Lidingö förordas Skärsätra-Mölna under vissa förutsättningar. Bl. a. anses erforderligt att särskilda medel redan från början avses för inköp av området mellan Sturevägen och järnvägen. Vissa olägenheter påtalas med avseende på de beräknade tjänstebostäderna varjämte erinras, att i förslaget saknas varje antydning angående den mycket viktiga frågan om avloppens ordnande.

Därest egen flottans församling ej skulle komma till stånd å Lidingö, anser stationsbefälhavaren i likhet med kyrkoherden i Skeppsholms församling, att noggrann utredning bör göras, hur det skall förfaras med Skeppsholmens församlings fonder, inventarier, vården av Galärvarvskyrkogården och enskilda gravar därstädes.

En grundligare utredning och mera detaljerad kostnadsberäkning av förslaget Skärsätra-Mölna anses erforderlig samt att nya underhandlingar upptagas med Stockholms stad. Kan fördelaktigare villkor därvid icke vinnas anses riktigare att stationen behålles å nuvarande plats; detta skulle medföra ett underlättande av administrationen av utbildningsarbetet därigenom, att intim kontakt kan hållas med de marina organ, som befinna sig i huvudstaden. Även för personalen innebär detta enligt stationsbefälhavarens mening fördelar såväl ur militär som ur allmän samhällelig synpunkt. Denna uppfattning delas också av utredningen.

I utredningens uttalande, att det är en påtaglig olägenhet, att en så stor militär och industriell anläggning, som den varom här är fråga, är belägen i huvudstadens centrum, kan stationsbefälhavaren icke instämma. Utredningen har icke angivit vari dessa olägenheter skulle bestå. Stationsbefälhavaren kan ur militär synpunkt ej finna några andra sådana olägenheter än de, som kunna härröra från att allmänheten tillåtes att under vissa tider uppehålla sig på holmarna.

Skulle detta medgivande missbrukas, kunna lämpliga motåtgärder vidtagas. Ur rekryteringssynpunkt anses en utflyttning säkerligen mindre fördelaktig, och vad beträffar den industriella anläggningen påvisas att denna är väl avskild från staden och flankerad av Stockholms ström.

Varvschefen  
i Stockholm  
(yttrande till  
SBS).

Varvschefen erinrar om att det från marin sida, såsom tidigare vid upprepade tillfällen framhållits, alltjämt icke förefinnes något behov utav att stationen flyttas från sin nuvarande plats. Den av marinförvaltningen föreslagna moderniseringen av station och varv skulle, på föreslaget sätt förbättrat, fullt tillfredsställande fylla rimliga anspråk på utrymme och ändamålsenlighet. Utredningen hade framhållit att, även om marinförvaltningens förslag genomfördes, en del beaktansvärda olägenheter skulle komma att kvarstå dels på grund av varvets belägenhet i stort, dels på grund av dess brist på järnvägsförbindelse, dels ock på grund av svårighet för arbetarna att välja bostad i arbetsplatsens närhet. De tvenne senare orsakerna anser varvschefen väga mycket lätt i hänseende till att frånvaron av järnväg icke har så stor betydelse i dessa lastbilarnas tidevarv och till att arbetarebostadsförhållandena på grund av den goda förbindelsen med Slussen knappast kan användas som argument för varvets flyttning till Lidingön. Det första av sakkunnigas skäl tillmättes däremot av varvschefen stor betydelse. De lokala förhållandena å såväl det nuvarande som å det enligt marinförvaltningens förslag (alt. I) ändrade varvet medgiva ej den rationalisering av varvsdriften som vid anläggandet av ett helt nytt varv borde eftersträvas. Varvschefen anser på grund därav ett utbyte av det nuvarande örlogsvarvet mot ett nybyggt och beträffande utrymme och ändamålsenlighet fullt tillfredsställande varv vara önskvärt och tillstyrker de sakkunnigas förslag, att Stockholms örlogsstation och varv måtte förflyttas från huvudstaden.

Beträffande försäljningen av flottans stations nuvarande område synes det varvschefen att den överenskomna köpeskillingen är alldeles för låg. Det anföres att de s. k. Kyhl-

bergiska tomterna år 1922 värderades till 177:— kr./kvm. och att de av staten inlöstes till ett pris av 123:— kr./kvm. Då de sakkunniga nu föreslå att örlogsstationens nuvarande område — utom kyrkogården samt Skeppsholmen med undantag för varvet — skall säljas till ett pris av 100:— kr./kvm., uppstår en skillnad jämfört med det förutnämnda priset av över 6,5 millioner kronor, enär marken ifråga torde få anses minst lika värdefull som de s. k. Kyhlbergiska tomterna. Varvschefen påvisar vidare, att de sakkunnigas försäljningspris för hela Skeppsholmsområdet utom varvet skulle utgöras av endast c:a 1,700,000 kr., ett belopp som av sagde chef anses betydligt understiga området verkliga värde, även om endast skonsam exploatering av områdena ifråga avses äga rum. Icke heller delar varvschefen de sakkunnigas mening, att en snar uppgörelse med staden skall anses vara av yttersta vikt. Varvets och än mer stationens modernisering är visserligen av stor betydelse, »men så stor brådska härmed föreligger dock icke, att man skulle vilja avhända sig den nuvarande stationens ytterst värdefulla områden till ett pris, som de sakkunniga själva (utredningens förslag, sid. 36) satt såsom underkant, sedan de först reducerat tomtpriset för den för exploatering avsedda marken till betydligt under vad kronan själv fått betala för liknande mark och sedan mera slumpvis tagit till en obetydlig summa för det övriga området».

Emot sakkunnigas förslag angående Stockholms varvs byggnadsfonds disponerande för anläggning av ny örlogsstation har varvschefen intet att erinra (utredningen har av sagda fond i sina kostnadsberäkningar upptagit 950,000 kronor).

På grund av den korta tid, som stått till förfogande för uttandets avgivande har varvschefen icke medhunnit granskning av andra förslag än Skärsätra-Mölna, och kontrollen av de sakkunnigas beräkningar har av samma skäl nödgats bli mycket summarisk. Beträffande förslaget Skärsätra-Mölna synes det varvschefen mycket sannolikt, att den ifrågasatta platsen kan lämpa sig för anläggning av örlogsstation och varv.

Emellertid anses de sakkunnigas förslag i vissa delar lida av så betänkliga brister, att detsamma under inga förhållanden kan anses likvärdigt med marinförvaltningens alt. I.

De huvudsakliga olägenheter, som i hänseende till varvets allmänna anordnande vidlåda det av utredningen uppgjorda förslaget, äro

otillräckliga dockningsmöjligheter, olämpligt kommunikationssystem, otillräcklig kajlängd och otillräckligt djup vid slipen.

Stockholms varv med dess stora antal små fartyg måste förutom en docka för Sverige-fartyg disponera minst en docka av den nuvarande galärvarvsdockans kapacitet. Flytdocka bör, ej minst ifråga om kostnader för underhåll, väljas endast om möjlighet saknas att åstadkomma en torrdocka.

Utredningens förslag till spårssystem bör till stora delar utdömas på grund av lutningar, som under inga förhållanden kunna godtagas. En omläggning av spårsystemet kommer att medföra betydande schaktningar utöver de av sakkunniga förutsedda. Varvschefen gör vidare för varvets räkning anspråk på minst 250 m. kaj av den kajlängd, som tillmätts för stationen (utom varvet). — Det för slipen upptagna djupet av 3 m. bör ökas till 4 m.

Rörande kostnadsberäkningarna inskränker sig varvschefen till ett påpekande av de mera framträdande fall, där dessa icke anses hålla streck. Härav beröras den förut påtalade ökningen av dockningsmöjligheterna, spårsystemets omläggning samt ökningen av djupet vid slipen, allt medförande betydande och av de sakkunniga icke förutsedda kostnader. På grund av dessa erinringar anses att en örlogsstation vid Skärsätra-Mölna i enlighet med det av de sakkunniga avgivna förslaget sannolikt icke kan erhållas för av dem beräknad kostnad liksom ock att över huvud taget ett godtagbart förslag till en örlogsstation därstädes säkerligen ej kan förverkligas inom den av de sakkunniga uppdragna kostnadsramen.

De sakkunniga hade vidare vid utarbetandet av sitt för-

slag till örlogsvarv vid Skärsätra-Mölna tydligen utgått ifrån, att organisationen vid det nuvarande örlogsvarvet vore bra som den är, och att någon närmare utredning av denna fråga ej skulle tarvas. Sammanförandet av varvschefens och departementens kontor i en byggnad innebure givetvis ett steg i rätt riktning, men varvschefen anser det fullständigt otänkbart, att nu besluta byggandet av ett nytt örlogsvarv utan att först noggrannt utreda frågan huru ett sådant varv bör se ut. Militära och driftekonomiska förhållanden stå vid ett örlogsvarv i visst motsatsförhållande till varandra. En stark koncentration av verkstäder och förrådsbyggnader ger den bästa driftsekonomien, men därigenom ökas även riskerna vid ett luftbombardement. Sakkunniga hava i sitt förslag förordat en relativt stor spridning av verkstäder etc. Denna fråga är emellertid av så stor vikt, att den ovillkorligen måste grundligt utredas, innan man kan göra klart för sig huru det blivande örlogsvarvet skall komma att se ut. De lokala förhållandena hava å det nuvarande varvet lagt hinder i vägen för mera vittgående rationaliseringsåtgärder. Det skulle därför vara ett stort missgrepp, att organisatoriskt göra det nya örlogsvarvet till en mer eller mindre trogen kopia av det nuvarande. Varvschefen lämnar även en redogörelse för uppkomsten av nuvarande organisation och framlägger vissa riktlinjer för en rationalisering vid anläggandet av ett nytt varv.

Såsom en sammanfattning av varvschefens yttrande anföres

att det emellan sakkunnige och Stockholms stad upprättade preliminäravtalet icke bör av statsmakterna godkännas;

att nya förhandlingar med Stockholms stad omedelbart bör upptagas i avsikt att uppnå för staten antagliga villkor för försäljning av örlogsstationens nuvarande område;

att frågan om örlogsvarvets anordnande och organisation samt kostnaderna för örlogsstationens flyttning bör närmare utredas av i frågan sakkunniga personer. Denna utredning bör göras på basis av den preliminära utredning beträffande Skärsätra-Mölnaförslaget, som av de sakkunniga framlagts

eller, om sagda förslag skulle visa sig olämpligt, på basis av Gåshaga-Käppalaförslaget. Det uppskov, som skulle uppstå genom att försäljningsfrågan icke nu löstes, anser varvschefen icke behöva inverka på tiden för den nya stationens färdigställande, då det ändock icke torde vara möjligt att utan närmare utredning besluta i frågan om anläggning av ny station och nytt varv.

Amiralitets-  
pastorn och  
kyrkoherden  
i Skepps-  
holmens för-  
samling (ytt-  
rande till  
SBS).

Kyrkoherdens i Skeppsholmens församling framhåller att utredningen visserligen icke upptagit församlingsfrågor till behandling, men anser det dock tydligt framgå, att man förutsett att Skeppsholmens församling skall upphöra efter att i över 300 år hava intimt varit anknuten till örlogsstationen. Huruvida en ny örlogsstation på Lidingön skall bilda egen församling eller icke, synes däremot ej så tydligt av utredningens arbete framgå, men kyrkoherden understryker som sin bestämda mening önskvärdheten av, att, därest beslutet om en förflyttning av stationen blir definitivt, flottan bör av såväl praktiska som ideella skäl bilda egen församling. Det framhålls vidare att en så stor och markerad enhet som en örlogsstation behöver sin egen församlingsorganisation i och för praktisk och för stationsmyndigheterna tjänlig civilbokföring.

Vidare erinras att örlogsstationen har eget prästerskap och klockare på ordinarie stat, att den äger värdefull kyrka, boställe m. m., allt tillgångar, som otvivelaktigt skulle medgiva en god lösning av frågan om församlingens flyttande. Härtill torde även kunna bidra en eventuell överenskommelse angående disponerandet av de betydande självständiga fonder, som ägas av nuvarande församlingen. Här anföres även att den filantropiska verksamhet, som forna tiders dispositioner möjliggör inom flottans församling, i sin mån kräver flottans egna församlingsorgan.

I sitt fortsatta yttrande angriper kyrkoherden särskilt utredningens uttalande om det nuvarande stationsområdets byggnader, att de måste betraktas som »i en ny ägares hand av mindre värde». Beträffande Skeppsholmskyrkan bestrider

Kyrkoherden bestämt riktigheten av utredningens ovannämnda uppfattning. Byggnaden ifråga kostade år 1842 110,000 Riksd. Bco. och torde numera otvivelaktigt kunna taxeras till det fyrdubbla.

Yttrandet utmynnar i ett understrykande av meningen, att den ifrågasatta stationen på Lidingö bör vara knuten till egen församling samt att allsidig utredning bör verkställas angående möjligheterna att på gynnsammaste sätt lösa denna fråga i samförstånd med Skeppsholmens församling i dess egenskap av ägare till betydande fonder och kyrkliga inventarier. Utredning påyrkas vidare angående uppförandet å den nya stationen av kyrka och boställe med expedition för värdet av nuvarande kyrka och boställe, samt en undersökning av vilka förmåner, som stå att vinna från Lidingö församlings sida, vilken församling lär ha vissa kyrkoplaner ifråga om södra Lidingön. Utredning påyrkas slutligen angående trygghandet av de förbindelser, som Skeppsholmens församlings kyrkoråd ingått ifråga om enskilda gravplatsers framtida vård och om kyrkogårdens pietetsfulla skötsel.

Kronans fastighetskommission anför beträffande den av utredningsmännen framlagda historiken, att denna torde giva vid handen, att tidigare från militära myndigheter och särskilda kommittéer eller sakkunniga uttalats, att en förflyttning av flottstationen förordades endast under förutsättning, att stationen förlades till område å norra Djurgården. Mer och mer sadgade sig emellertid den åsikten, att militära skäl icke kunde anses påfordra en förflyttning av stationen, utan att denna borde bibehållas å i huvudsak de områden inom Stockholms stad, vilka av ålder varit upplåtna och sedermera ytterligare upplåtits till flottans disposition. Det torde icke heller kunna förnekas, att sistberörda åsikter vunnit i styrka genom de avtal år 1917 och 1918 mellan kronan och Stockholms stad, varigenom å ena sidan staden tilläts förvärva de strandområden vid Lilla Värtan, som förut ifrågasatts för flottstationens förläggning. och å andra sidan kronan i utbyte förvärvat från

Kronans  
fastighets-  
kommission.

staden den s. k. Djurgårdsstaden jämte Beckholmen m. m. Sedermera hava ytterligare millioner utgivits för områden, vilka skulle tillhöra området för flottstationen, därest den samma bibehålles inom huvudstaden.

Fastighetskommissionen erinrar även om strävandena att till flottans nuvarande stationsområde söka koncentrera de sjömilitära myndigheter, vilka nu äro lokaliserade utanför stationsområdet.

Såsom ett belysande exempel för, att de sjömilitära myndigheterna alltmera stannat för den åsikten, att några militära skäl icke kunde anses påfordra stationens förflyttning, anför fastighetskommissionen delar av marinförvaltningens och chefsens för marinstaben gemensamma yttrande den 11 januari 1929 över A.-B. Herseruds erbjudande av vissa områden å Lidingön för en blivande flottstation. Enär sagda yttrande får förutsättas vara av denna tidskrifts läsekrets känd, må här endast anföras dess tyngdpunkt: »Förflyttning av station och varv är sålunda numera ett staden Stockholms intresse, och därför bör också staden framkomma med förslag till finansplan för utflyttnings genomförande, utan att sjöförsvarets anslag därav beröras». — I samband härmed erinrar fastighetskommissionen om att marinförvaltningen samtidigt med nyssberörda yttrande till Kungl. Maj:t inlämnat förslag angående Galärvarvsområdets uppordnande och om de därvid framlagda trenne alternativen, för vilka redogörelse återfinnes i utredningens betänkande (sid. 20 och 21). Kostnaderna för de olika alternativen beräknades av Marinförvaltningen till 6,325,000, 8,390,000 respektive 12,639,000 kronor.

De synpunkter ifråga om flottstationens bibehållande inom eller förflyttning från huvudstaden, vilka angåvos av marinförvaltningen och chefen för marinstaben i januari 1929, framhållas jämväl i utlåtanden, som avgåvos över i ärendet vid 1929 års riksdag avgivna motioner, och som ledde till den nu verkställda utredningen. Fastighetskommissionen erinrar om, att Riksdagen i sin med anledning av berörda motioner avlåt-na skrivelse framhållit, att någon förflyttning av flottstatio-

nen icke vore nödvändig ur vare sig försvarssynpunkt eller för varvsdriftens bedrivande på ett ändamålsenligt och ekonomiskt sätt, ej heller med hänsyn till risk för luftanfall mot huvudstaden eller brandrisk för vissa närbelägna kulturella institutioner. Riksdagen ville emellertid icke motsätta sig en förnyad utredning om flottstationens förflyttning men beto-nade, att vid en dylik utredning syntes framför allt böra undersökas de ekonomiska förutsättningarna för en utflyttning av flottstationen och huruvida Stockholms stad vore villig att mot övertagande av stationens nuvarande områden bestrida de med utflyttningen förenade kostnaderna.

Vid sin granskning av de utav utredningen framlagda olika förslagen till flottstationens ordnande dröjer fastighetskommissionen vid förslaget om stationens och varvets kvarblivande inom huvudstaden, och anför, att utredningen beträffande denna del av förslaget hänfört sig — vad *varvets* ordnande beträffar — enbart till det av marinförvaltningen utarbetade, som alternativ I betecknade förslaget. Nettoutgiften för örlogsstationens bibehållande å nuvarande plats hör därvid beräknats till i runt tal 8 millioner kronor. Fastighetskommissionen anmärker på, att uredningen icke framlagt förslag beträffande varvets ordnande enligt marinförvaltningens bägge övriga alternativ, *vilka bådadera och alternativ III i särskilt hög grad bättre än alternativ I anses tillgodose såväl Nordiska museets intressen som önskemålet att varvet koncentreras i möjligaste måtto i och för en ekonomisk drift*. För erhållande av möjlighet att fullt riktigt kunna bedöma *samtliga* olika förslag har kronans fastighetskommission för den skull funnit lämpligt att framlägga motsvarande beräkningar även beträffande alternativen II och III och har därvid utgått från det värde å frigjord mark av 100 kr./kvm., varmed 1929 års utredning själv räknat i alternativ I, vilket värde icke synes vara för högt tilltaget. De sålunda verkställda utgifts- och inkomstposterna visa då för örlogsstationens kvarblivande i Stockholm och med varvets ordnande enligt marinförvaltningens alternativ II och III en nettoutgift av i runt tal 7,250,000

respektive 4,900,000 kronor. Av dessa beräkningar och på grund av gjorda sammanställningar anser fastighetskommissionen framgå, att det av utredningen beräknade alternativet I är det alternativ, som är ekonomiskt mest ofördelaktigt och samtidigt minst tillgodoser Nordiska museets intressen och fordringarna på en ekonomisk koncentration av varvsdriften, ävensom att alternativet III är det ur nyss angivna synpunkter det mest födelaktiga.

Enligt utredningens förslag skulle Kronan för sjökrigsskolan och sjökarteverket i framtiden förhyra och underhålla de av dem nu disponerade lokalerna, varjämte Kronan skulle för sjökrigsskolan av staden förhyra ytterligare kasern III. Fastighetskommissionen anser då vid en jämförelse mellan å ena sidan Stockholmsalternativen och å andra sidan Lidingöalternativen, att dessa senare böra belastas med kapitalvärdet av den hyra för berörda lokaler för sjökrigsskolan och sjökarteverket, som Lidingöförslagen förutsätta. Huru högt detta värde borde beräknas är icke angivet, men kommissionen befarar att det kan komma att röra sig om högst betydande beopp eftersom storleken av de ifrågavarande utrymmena är avsevärd. Kommissionen påpekar vidare att de av utredningen vid Lidingöalternativen såsom årskostnader betraktade utgifterna för vattenanskaffning icke skulle komma att uppgå till så stora belopp, därest stationen kvarstannar i Stockholm. Det erinras om nackdelen av Lidingöförslagets broavgifter och kommissionen befarar även, att Lidingöalternativen skola komma att draga med sig merkostnader för församlings- och skolfrågor, om vilka frågor utredningen enligt uttalande icke ansett sig böra göra några beräkningar. Såsom merkostnader för Lidingöförslagen räknar kommissionen även den förlust, som kronan åsamkas genom att berövas möjligheten att ytterligare för militära och eventuellt även för civila myndigheters och ämbetsverks lokalbehov utnyttja Skepps- och Kastellholmens mark.

Den ovan anförda kritiken kan sammanfattas så, att Stockholmsförslaget torde kunna (alternativ III) nedbringas

till en nettokostnad av c:a 5 millioner kronor, varemot samtliga Lidingöalternativen lära, i förhållande till de av utredningen angivna slutsiffrorna, böra höjas med flera millioner kronor för att man skall få fullt jämförbara slutsiffror för Stockholmsalternativen å ena, samt Lidingöalternativen å andra sidan. Även det billigaste Lidingöförslaget torde därför i förhållande till det billigaste Stockholmsalternativet ställa sig ungefär dubbelt dyrare för staten. Härtill komma de förluster kronan vid Lidingöförslagen orsakas genom bortfallande av nuvarande möjlighet till Skepps- och Kastellholmens ytterligare utnyttjande för kronans egna ändamål.

Redan av det anförda anser sig kommissionen berättigad uttala, att Lidingöförslagen, med därvid befintliga förutsättningar ifråga om delvis finansiering genom det med Stockholms stad ingångna preliminäravtalet, ställa sig ekonomiskt avsevärt mycket sämre för kronan än Stockholmsalternativen.

Härefter ingår kommissionen på en granskning av de i preliminäravtalet framlagda markvärderingarna m. m. Vid denna granskning har av kommissionen värdeobjekten uppdelats sålunda, att områdena å Djurgårdssidan jämte Beckholmen behandlas såsom en enhet och Skeppsholmen jämte Kastellholmen såsom en annan. *Värdena å Djurgårdsstadens* samtliga värdeobjekt skulle enligt arkitekt Ahlbergs alternativ I (lägre hus) utgöra 19,681,600 kronor och enligt alternativ II 22,681,600 kronor. Fastighetskommissionen har i dessa summor inkluderat överslagsvis en tredjedel (c:a 2,180,000 kr.) av det totala nettobelopp, vartill utredningen värderat kajer, dockor, vattenrätt m. m. även inbegripet den utom varvet liggande delen av Skeppsholmen. En av fastighetskommissionen verkställd sammanställning av djurgårdskommissionens värdering i vad avser Djurgårdssidan slutar på en summa av 18,489,000 kronor. — För bedömandet av dessa värderingar erinrar kommissionen om att, därest man i likhet med utredningen åsätter områdena ifråga ett råmarksvärde av 100 kr./kvm., så skulle Djurgårdssidan (exklusive kyrkogården) värderas till 20,435,000 kronor. Härtill kommer av utred-



ningen kalkylerade värden å dockor, byggnader, vattenrätt etc., varigenom Djurgårdssidans slutvärde enligt sådan beräkningsgrund skulle uppgå till ungefärligen 22,000,000 kronor. Taxeringsvärdet utgör f. n. 16,031,000 kronor. Kommissionen hänvisar vidare till vissa specialvärderingar, som tidigare verkstälts vid förhandlingar mellan fastighetskommissionen och Lundbergska sterbhuset om förvärv av sterbhusets fastigheter i Djurgårdsstaden. Stadsingenjören Pålman ansåg sig därvid böra räkna med ett eldstadsvärde av icke mindre än 4,293 kronor pr eldstad, varemot arkitekt Sjöqvist i byggnadsstyrelsen räknade med ett eldstadsvärde varierande mellan 1,800 till 3,000 kronor, beroende på den olika karaktären av bostadshus. Till jämförelse erinrar kommissionen, att arkitekt Ahlberg utgått från eldstadsvärden liggande mellan 2,000 till 2,300 kronor och Djurgårdskommissionen från ett eldstadsvärde av allenast 1,750 kronor. Det vill synas kommissionen som om ingenjör Pålman's värderingsnormer äro alltför höga och att djurgårdskommissionen utgått från ett alltför lågt eldstadsvärde. Fastighetskommissionen anser att de värden, vartill arkitekt Ahlberg kommit i sitt alternativ II, ligga inom försiktiga gränser och äro grundade på skäliga eldstadsvärden. — Även vid en försiktig värdering av ifrågakvarande områden skulle man således komma upp till ett belopp av c:a 23,000,000 kronor (enl. Ahlbergs alt. II c:a 22,700,000 kronor).

Vid granskning av arkitekt Ahlbergs värderingar å Skeppsholmen med Kastellholmen anser kommissionen att till de angivna beloppen enligt alternativen I och II bör läggas de resterande två tredjedelarna av det av utredningen beräknade totala nettovärdet för dockor, kajer, byggnader, vattenrätt, parker m. m., eller 4,360,000 kronor. De bägge nämnda alternativen sluta då på en summa av 10,318,000 respektive 11,932,000 kronor. Djurgårdskommissionen har värderat samma områden till 18,096,000 kronor. Dessa väsentliga skillnader i värderingen bero på, att arkitekt Ahlberg, i enlighet med utredningsmännens till honom givna direktiv, vid värderingen av Skeppsholmen icke medtagit mera än varvsområdet; den

övriga delen av holmen borde förbliva i ungefär nuvarande skick. Vid den av djurgårdskommissionen verkställda värderingen har det å Skepps- och Kastellholmarna tilltänkta parkeringsområdet åsatts ett värde av 50 kr./kvm. — Fastighetskommissionen anser sig icke kunna godtaga utredningens åsikt, att från värderingen i det föreliggande fallet undantaga t. ex. hela Skeppsholmen utom varvet, varför djurgårdskommissionens princip för värderingen synes riktig och ofrånkomlig. Däremot anmärker fastighetskommissionen på det sätt, varpå djurgårdskommissionen utformat värderingen. Utgående från, att en väntad stadsplanlagstiftning skall komma att förpliktiga exploitören att inom område för slutet byggnadssätt utan ersättning avstå från 40 % av hela exploateringsområdet till gator, parker och öppna platser, räknar fastighetskommissionen med, att högst 40 % av Skeppsholmens och Kastellholmens totala arealer skall utan ersättning avstå till staden, men att vad därutöver utlägges till parker m. m. bör lösas mot viss ersättning. Med en sådan beräkningsgrund och med ett lösenpris av allenast 100 kr./kvm. (jmf. Ahlbergs värdering, som angiver ett pris för parkmarken av 100 å 200 kr./kvm.) kommer kommissionen till ett totalvärde av 20,945,000 kronor; lägges härtill värdet för kajer, vattenrätt etc. höjes totalvärdet till c:a 23,000,000 kronor. Till jämförelse nämner kommissionen, att ett råmarksvärde av 100 kr./kvm. skulle giva ett markvärde å hela Skepps- och Kastellholmarna av 19,532,000 kronor. Lägges därtill värdet av kajer, byggnader, vattenrätt etc., så torde man även med denna beräkningsgrund komma till ett värde av c:a 23,000,000 kronor. — De nuvarande taxeringsvärdena äro 23,150,000 kronor. — Fastighetskommissionen anser sålunda såsom skäligen visst, att även med en mycket försiktig uppskattning Skepps- och Kastellholmarnas värden icke kunna sättas lägre än till c:a 23,000,000 kronor.

Sammanlagt för Djurgårdssidan och Skeppsholmssidan kommer sålunda kommissionen vid en försiktig och låg värdering av de objekt, som avses i preliminäravtalet, till ett värde av ungefär 45,000,000 kronor.

Det erinras om, att 1929 års Riksdag i sin skrivelse i flottstationsfrågan förutsatt, att *samtliga* kostnader för en eventuell förflyttning skulle täckas genom de nuvarande områdenas försäljning. Kommissionen erinrar vidare om, att det billigaste alternativet för stationens kvarblivande i Stockholm torde kunna genomföras för en kostnad understigande 5,000,000 kronor under det att även det billigaste av Lidingöalternativen torde komma att kosta åtskilligt mera än vad utredningen angivit, sålunda säkerligen *mer än* 40,000,000 kronor.

Även i hänseende till Riksdagens anförda mening och till kostnaderna för en utflyttad flottstation anser fastighetskommissionen, att en försäljning av de nuvarande områdena ej rimligen bör kunna tänkas till ett lägre pris än 40,000,000 å 45,000,000 kronor.

Emot preliminäravtalet riktar kommissionen ytterligare anmärkningar. Garantier saknas såunda för ett ovillkorligt säkerställande av den skonsamma exploatering, som utgjort grunden för hela prissättningen. Avtalets bestämmelser om förhyrande för kronans räkning av vissa lokaler å Skeppsholmen anses icke tillfredsställande. Om dessa lokaler behövas för framtiden böra de icke avyttras, utan undantagas från försäljningen.

Till slut anför kommissionen vissa principiella skäl emot en försäljning. Kronan skulle eljest avhända sig marktillgångar, som kunna antagas bliva alltmera värdefulla, varefter de erhållna valutorna skulle placeras huvudsakligast i anläggningar, vilka nödvändigtvis successivt minska i värde. Även om stationen anses böra flyttas, anser kommissionen, att de förnämsta och avgörande skälen kvarstå mot en försäljning av de nuvarande områdena, skäl, som sammanhånga med grunderna för statens fastighetspolitik i Stockholm. Utredningen har för en förflyttning av stationen icke åberopat några välgående militära skäl. Kommissionen saknar motivering för utredningens uttalande att det vore en påtaglig olägenhet, att en så stor militär och industriell anläggning som flottstationen vore belägen i stadens centrum, och kan för egen del icke

finna, att belägenheten, därest å Djurgårdssidan avsedd omflyttning äger rum, bör kunna giva anledning till mera välgående invändningar. Fastighetskommissionen anser det även svårigen kunna påvisas att Skeppsholmen och Kastellholmen för närvarande behöva tillgodogöras för huvudstadens tidsenliga utveckling, för så vitt därmed avses, att marken skulle erfordras för kommunalt ändamål eller för tillgodoseende av förefintligt behov av tomtmark för enskild bebyggelse. Tvärtom har från kommunalt håll med skärpa gjorts gällande, att det vore ett både kommunalt och allmänt intresse, att dessa holmar i största möjliga utsträckning bevarades mot varje slags exploatering.

Efter utförligare motivering av sitt principiella ställningstagande emot avyttrandet av områdena ifråga anför kommissionen, att för tillgodoseende av statsverkets behov av byggnadsmark, inklusive reservat för framtida behov, man inom de centralare delarna av staden för framtiden faktiskt är hänvisad huvudsakligen just till Skepps- och Kastellholmarna.

Kronans fastighetskommission förklarar slutligen, att den icke kan tillstyrka utredningsmännens förslag till avtal med Stockholms stad.

---

Som inledningsvis omnämnts har till Konungen från A.-B. (A.B. Lidingö-staden. Lidingöstadens) i ärendet ingivits skrivelse. Denna utgöres av en jämförande granskning mellan Stäcklingeförslaget och Skärsätra-Mölmaförslaget. Med stöd av bolagets verkställda särskilda granskning, som utfötrs med biträde av bl. a. framlidne stationsingenjör Holmgren, anser sig bolaget kunna befräffande såväl ekonomiska som andra synpunkter ställa Stäcklingeförslaget väl i paritet med Skärsätra-Mölmaförslaget och framhåller i ett flertal fall det förstnämnda förslagets fördelar.

*Den vidare behandlingen av utredningens förslag.*

Stockholms Stadskollegium har, efter framställning där-  
om av Chefen för försvarsdepartementet, medgivit sådana änd-  
ringar i det mellan kronan och Stockholms stad ingångna pre-  
liminäravtalet, att giltighetstiden för avtalet blivit utsträckt  
på sådant sätt, att ärendet skall kunna föreläggas nästa års  
riksdag.

Genom Kungl. Brev av den 16 april 1931 har åt Marinför-  
valtningen uppdragits att verkställa överarbetning av de utav  
1929 års flottstationsutredning framlagda alternativa försla-  
gen beträffande förflyttning av Stockholms flottstation till  
Skärsätra-Mölna och till Gåshaga-Käppala, varvid de av ut-  
redningen för ifrågavarande alternativ uppgjorda kostnadsbe-  
räkningar skola ingående revideras och kontrolleras. För  
härmed förenade kostnader har anvisats ett belopp av högst  
åttatusen kronor.

## Det nya reglementet för marinen, del I.

I dessa dagar överlämnas, efter mångårig väntan, det nya  
reglementet för marinen, del I, till flottans personal. Arbetet  
med detsamma tog sin början 1921 och har sålunda pågått i  
icke mindre än 10 år. »Genombrottet» 1925 förklarar delvis  
denna tidsutdräkt.

Det nya reglementet, som träder i kraft den 1 juli 1931,  
avviker i mångt och mycket från det ursprungliga förslaget,  
såväl i avseende å uppställning som innehåll. Enär i ett mili-  
tärt reglemente de rent militära föreskrifterna såsom de grund-  
läggande självfallet måste givas främsta rummet, börjar det  
nya reglementet med organisation och tjänstgöringsföreskrif-  
ter. Indelningen av reglemente för marinen i tre delar, I, II  
och III, har, såsom hävdvunnen, bibehållits. Liksom hittills  
omfattar del II sjötjänstgöringen. Del I, Flottan, och del III,  
Fästartilleriet och kustfästningarna, hava vardera uppdelats i  
2 band: A, omfattande organisation och tjänstgöringsföreskrif-  
ter, och B, huvudsakligen omfattande förvaltningsföreskrifter.  
I del I B äro jämväl intagna föreskrifterna om hälso- och sjuk-  
vård, vilka där sammanförts till en avdelning. Indelningen  
av del I är sålunda:

### *Del I A.*

Avd. I. Organisation.

» II. Tjänstgöring.

Allmänna tjänstgöringsföreskrifter.

Särskilda tjänstgöringsföreskrifter.

Uppvaktning och anmälan, Hälsning och annan  
honnör, Klädsel och utmärkelseteckens bä-  
rande.

*Del I B.*

Avd. III. Förvaltning.

Gemensamma bestämmelser för marinen.  
Örlogsstationer och örlogsdepåer.  
Örlogsvarv.

Avd. IV. Hälso- och sjukvård.

I del I A äro samtliga kapitel utfärdade i kommandoväg utom »Antagning. utnämning och befordran» samt »Avsked», vilka fastställts i konselj. Del I B är i sin helhet fastställt i konselj utom »Tjänstgöringsföreskrifter» för hälso- och sjukvården.

I motsats till del I A avses del I B icke utdelas till personalen, utan tryckes endast det antal exemplar, som ansetts erforderligt för expeditioner och fartyg m. m.

De nya reglementsdelarna bliva ganska tunna böcker, del I A omkring 300 sidor och del I B omkring 175 sidor; registret blir liksom nu ett särskilt häfte, som dock icke utkommer förrän senare, när tiden icke medgivit att ännu utföra registreringsarbetet. Emellertid har varje paragraf försetts med särskild rubrik, vilket ur uppslagningssynpunkt ökar innehållsförteckningens värde. Å varje uppslag är vänstersidan upptill försedd med kapitlets nummer och rubrik, högersidans med de olika paragrafernas nr och rubriker. Skälen för uppdelandet av del I i två band hava varit dels den olika utdelningen, dels, främst, önskvärdheten att, då rättelsernas antal blivit besvärande, lätt kunna trycka om en del för sig.

Det minskade omfånget har främst möjliggjorts genom kraftig reduktion av antalet bilagor och formulär; bilagorna i I A äro 3 och i I B likaledes 3. formulären i I A äro 18, i I B inga. Jag återkommer härtill senare. De uteslutna bilagorna avses till stor del intagas i den planerade »Marinens författningssamling», men då denna ej kan förväntas utkomma förrän så småningom, böra de gamla reglementsexemplaren för bilagornas skull efter omdöme och behov tillsvidare behållas;

de torde huvudsakligen hava värde för myndigheter och expeditioner.

Detta om de yttre konturerna, nu till innehållet.

Den ursprungliga planen med allmänna, för flottan och kustartilleriet gemensamma bestämmelser har delvis måst övergivas. Den på så sätt utformade reglementstexten visade sig nämligen bliva alltför tung och svårläst för att kunna godtagas beträffande tjänstgöringsföreskrifterna. De allmänna förvaltningsföreskrifterna åter hava ansetts lämpligen kunna bliva gemensamma för flottan och kustartilleriet.

I reglementet har genomgående införts uttrycken »örlogsstation» och »örlogsvarv» i stället för förutvarande »flottans station» och »flottans varv».

Alla myndigheter med av Kungl. Maj:t utfärdade instruktioner äro uteslutna ur reglementets organisationsram, detta främst med hänsyn till önskvärdheten av att reglementet skall i möjligaste mån kunna förbliva oberört av den slutliga utformningen av marinens högsta ledning. I detta sammanhang må nämnas, att »högste befälhavaren över kustflottan» hädanefter skall benämnas »chefen för kustflottan», när den förutvarande benämningen icke ansetts lämplig vid sidan av HB.

Då det ur många synpunkter befunnits önskvärt, att giva mer offentlighet åt marindistriktsbefälhavarnas ställning såsom jämväl under fredstid arbetande myndigheter, hava dessa befälhavare jämte marindistriktens ansetts böra givas plats i reglementet.

Beträffande personalens organisation är icke annat att anföra än att benämningarna »artillerikonstapel» och »kvartersman» utbytts mot »artilleristyrman» och »kvartersmästare», varigenom man vunnit enhetliga benämningar inom underofficerskårens avdelningar: styrmän, konstaplar, maski-

nister och mästare. En bidragande orsak har varit att »konstapel» är en manskapsgrad inom armén; en lämplig ny benämning å ekonomiavdelningens underofficerare har dock ej kunnat erhållas.

Ecklesiastikstaten har överförts till civil personal. likaså advokatfiskalen i Karlskrona och vaktmästarna vid stationerna. En övergångsbestämmelse bibehåller dock den nuvarande advokatfiskalen vid förutvarande rättigheter.

---

Tjänstetidsfordran för befordran till löjtnant i flottan har sänkts från 5 till 4 år. Underofficersbefordran har tillrättalagts så att befordran sker efter tjänsteålder, d. v. s. efter den ordning vederbörande står i rullan, varmed ett länge närt önskemål blivit tillgodosett. Någon övergångsbestämmelse härvidlag finnes icke.

Uppförande- och tjänstbarhetsbetyg för flaggunderofficerare hava borttagits.

Såsom kompetensdag för uppflyttning i sjömansklass har fastställts den 31 oktober, alltså i likhet med för befordran. Befordran av kompetent 1. klass sjöman och korpral har föreskrivits kunna äga rum ej blott vid utgången av månad utan när lön bliver ledig.

Bestämmelser om befordran av civilmilitär tjänsteman i vederbörande kår och i marinen hava utbrutits ur kårchefernas instruktioner och intagits under olika kårerna i reglementet. För marinunderintendent har införts 2 års konstituering och motsvarande bestämmelser för fänrik. Bestämmelser om tillsättande av musikdirektör hava ansetts böra inflyta i reglementet.

---

I kapitlet om personalens fördelning samt förordnande och kommendering har eftersträfvats att få den segslitna frågan om vikariatsersättning till den militära personalen löst på

ett tillfredsställande sätt. Det nuvarande oefferrättlighetstillståndet torde främst bottna däri, att dels sammankopplandet av befattning och beställning i de flesta fall är alltför lösligt, dels att bestämmelserna äro sådana att de lönebetalande myndigheterna icke våga sig på att själva avgöra om vikariatsersättning skall utgå eller icke. Något stöd härutinnan har heller icke vunnits genom de beslut, som i dessa avseenden meddelats.

Beträffande hithörande bestämmelser i avlöningsreglementet är det att hoppas att vid en blivande revision av ifrågasvarande författning dessa föreskrifter givas en tillfredsställande formulering, varom bl. a. Sjöofficersföreningen i sin till Konungen nyligen avlätna skrivelse hemställt. Med avseende på kombinationen befattning-beställning har i det nya reglementet införts en, om jag så får kalla det, »koncentrerad» besättningslista, upptagande de befattningar ombord och i land, som man på goda grunder ansett böra bestridas av beställningshavare inom viss lönegrad. Av naturliga skäl hava därvid en stor del befattningar måst uteslutas, främst sådana, som avses bestridas av subalternofficerare och av underofficerare av 2. graden eller flaggkorpraler, vilka befattningar äro av den art att de med hänsyn till eljest hart när oöverkomliga kommenderingssvårigheter icke kunna fastlåsas vid viss beställning. Icke heller har man kunnat komma ifrån att för vissa befattningar upptaga alternativt två beställningar, vilket naturligtvis för dessa befattningar avsevärt förringar värdet ur vikariatsersättningssynpunkt. Men detta har som sagt icke kunnat undvikas med nuvarande organisation. Jag har emellertid från auktoriteter på området erhållit försäkran om att genom ovan anförda ordning vikariatsersättning skulle så långt möjligt är tillförsäkras de militära befattningshavarna. Lika berättigade med civilförvaltningens tjänstemän kunna vi i detta avseende aldrig bliva, såvida icke hela personalorganisationen omlägges i enlighet med civilförvaltningens, d. v. s. att varje befattning är en beställning, vilket emellertid skulle medföra omplaceringar vid varje befordran och i övrigt fram-

tvunga en omedelbar övergång till beräkning av personalbehovet efter fredsförhållandena.

Beträffande kapitlet om »Avsked» äro två förbättringar att annotera. Arten av desamma synes bäst framgå av ett direkt citat:

1. Före anställningstidens utgång må avsked beviljas manskap även för det fall, att avskedet finnes vara till gagn för tjänsten eller eljest främja tjänstens ändamål.

2. Menig, som visar sig sakna förmåga att tillgodogöra sig rekrytutbildningen, ävensom menig eller korporal, som ådagalägger oförmåga i tjänsten eller eljest befinnes olämplig för fortsatt anställning, må efter prövning av chefen för underofficers- och sjömanskårerna meddelas avsked före anställningstidens utgång.

Beträffande högbåtsman och flaggkorporal gäller i förevarande avseende vad nu är stadgat för flaggkorporal om 3 års provtid. Högbåtsman har i detta avseende likställts med flaggkorporal och sålunda erhållit en mera tryggad anställning.

I kapitlet om »Befälsrätt» har olika chefers och befälhavares befälsrätt sammanförts i en överskådlig uppställning och återfinnes sålunda icke under de olika befattningshavernas kapitel. Lämpligheten härav torde kunna diskuteras. Reglementssakkunniga hava som skäl för denna av dem föreslagna och sedermera av vederbörande godtagna uppställning anfört, att enligt dem meddelade direktiv allt, som rörde samma sak, skulle sammanföras på ett ställe i reglementet. Dessa direktiv skulle man ju dock även kunna hava tolkat så att allt som rörde t. ex. stationsbefälhavaren borde sammanförts under stationsbefälhavarens kapitel och sålunda även denna befälhavares befälsrätt där få plats.

Befälsrättskapitlet har i övrigt förenklats och förkortats och det från armén hämtade begreppet »ständig befälsrätt» uteslutits såsom icke passande för flottan med dess för sjökommendering splittrade personal.

För vinnande av möjlig reda beträffande tjänsteställning har i kapitlet härom den tjänsteställning, som medföljer flaggunderofficersgraden, benämnts »tillagd tjänsteställning», varjämte tjänstegrads- (tjänsteställnings-) tablån givits en lämpligare och mera överskådlig uppställning än hittills. Samarbete har härvid, liksom i övrigt då så ansetts erforderligt, ägt rum med lantförsvarets kommandoexpedition. Full klarhet om tjänsteställning och tjänstegrader kan emellertid aldrig ernås med nuvarande konstlade ordning, där dessa begrepp korsa och gripa in i varandra.

Av den i nuvarande reglemente intagna vidlyftiga utredningen om landstormspersonals tjänsteställning har endast medtagits vad som kan vara av betydelse för flottan.

Kapitlet om »Tjänstemeddelanden och expeditionstjänst» har avsevärt inskränkts och avkortats, men det är i mitt tycke ändå alldeles för långt. Framhållas bör att i skrivelse till Konungen föreskriften att börja tre rader nedifrån borttagits, en underdånig skrivelse likställes i detta avseende med andra skrivelser. Rättighet för befälhavare att i viss utsträckning låta bränna hemliga handlingar har införts.

Föreskrifter om bestraffningar och tillrättavisningar samt hithörande handlingar hava sammanförts till ett kapitel, vari även intagits bestämmelser om åtgärder rörande saknade och tynda.

Beträffande föreskrifterna om tjänstledighet har nuvarande ordning i huvudsak bibehållits. Sjöstyrkebefälhavare och chef å enkelt fartyg hava erhållit rättighet att bevilja underlydande personal tjänstledighet högst 15 dagar för varje gång. Den nuvarande rätten att kunna erhålla permission för viktiga angelägenheter 72 timmar har måst strykas såsom icke överensstämmande med avlöningsförfattningarna. Föreskrifterna om vistelsetillstånd hava intagits i reglementet.

»Garnisons- och vakttjänst», »Religionsvård och församlingsordning» samt »Militärtransporter» äro tre nya kapitel, som sakna motsvarighet i nuvarande reglemente. Nödvändigheten av det sista av de tre synes tvivelaktig.

Följer så de särskilda tjänstgöringsföreskrifterna, vilka inledas med ett kapitel om marindistriktsbefälhavare samt befälhavande amiralen i Karlskrona.

Under kapitlet »Stationsbefälhavare» må framhållas, att alla mönstringar borttagits med undantag för in- och avmönstring av fartyg. Inmönstring kommer hädanefter alltid att förättas av fartygschefen samt avmönstring av stationsbefälhavaren, därest fartygschefen är av kommandörkapstens grad, eljest av kårchefen. Tid för såväl in- som avmönstring bestämes dock av stationsbefälhavaren, som därvid har att iakttaga, vad som föreskrivits beträffande besättningens deltagande i rustnings- och avrustningsarbetena.

Beträffande chefen för underofficers- och sjömanskårerna har möjlighet beretts kårchefen att i sin årsberättelse inarbeta jämväl uppgifter från sådana skolor och kurser, som ej varit underställda honom.

Den nu föreskrivna uppgiften å militärpersonalen har strukits, varmed det sista av de verkligt pampiga formulären försvunnit. Utseendet och inlämnandet av kompaniernas dagrapporter har ansetts vara en stationens inre angelägenhet, vadan alltså formulär och bestämmelser för desamma insändande till kårchef och stationsbefälhavare helt lagts i stationsmyndigheternas hand. Bestämmelserna om inlämnande av vissa värnpliktsuppgifter såsom tjänstgöringssammandrag m. m. hava uteslutits ur reglementet och överförts till den s. k. »chokladboken». Den summariska rapporten över bestraffningar skall hädanefter inlämnas endast en gång om året, i januari månad. I olikhet mot vad nu är föreskrivet skall utdrag ur straffjournal för officerare och vederlikar insändas till försvarsdepartementet i förekommande fall, alltså icke perio-

diskt. Till den myndighet, som för straffregister, skall dock sådana utdrag, såsom nu, månatligen insändas, dock icke för månad, varunder bestraffning ej ägt rum. »Besträffningar: Inga» behöver sålunda icke anmälas vidare.

Formuläret till uppgifterna till generalrullan ansluter sig i huvudsak till det senast fastställda. vissa förenklingar hava vidtagits och formuläret förtydligats genom exempel. Framhållas bör, att tid för tjänstledighet och sjukdom ombord, som ej föranlett avpollettering, icke skall särskilt angivas, enär behov av sådan uppgift icke föreligger och vederbörande under nämnda tid ju fortfarande är sjökommenderad. Sjötiden räknas från dagen för befälstecknets hissande eller embarkeringsdagen och t. o. m. avmönstrings- eller avpolletteringsdagen.

Beträffande skeppsgossekåren har enligt organisationssakkunnigas förslag chefen för skeppsgossekåren i Marstrand i visst ekonomiskt avseende ställts direkt under marinförvaltningen, varjämte vid nämnda kår placerats en kårintendent. Det nuvarande formulär 34 har utgått.

I avseende å kompanitjänsten har formuläret till kompanirulla bibehållits i reglementet, medan däremot hela bilagan om förhållningsböckers förande utgått för att intagas i »marinens författningssamling» jämte formulären till förhållningsbok och beklädnadsbok. Upp- och nedflyttning i uppmuntningsklass har lagts i kompanichefens hand.

Under kapitlet »Skoltjänsten» hava intagits föreskrifter angående åligganden för musikdirektör jämte bestämmelser angående stationens musikuppbörd.

Kasernbefälhavaren torde i kapitlet »Kaserntjänsten» känna igen det mesta av nuvarande föreskrifter.

Föreskrifterna för »Civilmilitära personalchefer vid örlogsstation»: chefsingenjören, chefsintendenten och förste läkaren, hava utbrutits ur de nuvarande instruktionerna och intagits i förenämnda kapitel. I samband härmed komma nya instruktioner för marinöverdirektören, marinöverintendenten och marinöverläkaren att utfärdas.

Om föreskrifterna rörande örlogsvärven är icke något nytt av större intresse att förmåla. Ordningsföreskrifter och be-

stämmelser rörande ut- och inpassering, utfärdande av passersedlar m. m. hava till största delen lagts i varvchefens hand.

Utformandet av föreskrifterna för depåchef har skett i huvudsaklig anslutning till organisationssakkunnigas förslag. Benämningen »ubåtdepå» har bibehållits i stället för det föreslagna »ubåtberedskap». I reglementet har för övrigt genomgående använts den förkortade benämningen »ubåt».

Kapitlet »Uppvaktning och anmälan» erbjuder intet nytt av intresse.

»Hälsning och annan honnör» är tyvärr fortfarande ett långt kapitel med allehanda bestämmelser, vilka man dock har svårt att komma ifrån med hänsyn till att överensstämmelse med armén och flygvapnet måste råda beträffande största delen av hithörande föreskrifter. Honnör med »giv akt» inomhus har dock inskränkts till för regementsofficerare och högre. Ett par nya bestämmelser hava tillkommit, dels att vid såväl hälsning som besvarande av hälsning den fria handen ej må hållas instucken i fickan, dels att i begravningsprocession deltagande icke verkställer militär hälsning.

Klädsselföreskrifterna äro i huvudsaklig överensstämmelse med nu gällande. Vissa nytillkomna bestämmelser böra dock uppmärksammas. Sålunda är föreskrift intagen om att i huvudstaden utanför flottans områden bäras handskar eller vantar till all uniform. vid trupptjänst dock enligt vederbörande befälhavares bestämmande. Bestämmelser om idrottsdräkt hava införts för all personal, d. v. s. som tillåtna plagg. Föreskrifterna om regnkläder hava gjorts mera allmängiltiga. Till all mäsdräkt har föreskrivits skjorta med styvstärkt veck. Personal, som är sjökommenderad under mobilisering, är därvid skyldig medföra uniform endast i den utsträckning, som föreskrivits för personal å ubåt.

Övergångsstaten och reservstaten äro icke medtagna i det nya reglementet. I de övergående stadgandena har emellertid

föreskrivits, att reglementet i tillämpliga delar skall gälla även för föregående personalkategorier.

Till följd av att mariningenjörkårens organisation m. m. är föremål för utredning har såsom övergående stadgande införts bestämmelse om att för antagning och anställning såsom mariningenjör av 2. graden, extra mariningenjör samt specialingenjör nuvarande föreskrifter fortfarande tillsvidare skola tillämpas. Avsikten är att detta längre fram skall regleras genom särskilda kungörelser.

Beträffande sjömanskårens övergångsbestämmelser lever naturligtvis kvar den gamla § 347 1/2, dock heter den numera § 170: 2.

Bilagorna hava som sagts reducerats till sex. Av kansli- tekniska skäl hava dessa icke fastställts tillsammans med reglementet utan var och en genom särskilt nådigt beslut eller generalorder. Detta har medfört, att hänvisning i reglements- texten till bilagorna icke har kunnat göras, vilket med hänsyn till bilagornas ringa antal torde spela mindre roll. Sålunda har genom g. o. utfärdats nya »Föreskrifter rörande avgivande av vitsord m. m. för fänrik samt konstituerad marinunderintendent»; genom nådigt beslut »Instruktion för befodringskommissionen för avgivande av förslag till befodringar inom flottans officerskår», »Föreskrifter rörande avgivande av befodringsförslag för underofficerare vid flottan», »Spisordning för marinens manskap under tjänstgöring i land». »Beklädnadsstat för sjömans- och skeppsgossekårerna» samt »Sängpervisstat för inkasernerat manskap vid marinen», samtliga antagna samma dag som reglementet, den 24 april 1931, en märkesdag för dem, som långliga tider varit sysselsatta med detta skäligen otacksamma och uppslitande arbete.

Beträffande instruktionen för befodringskommissionen för officerare har viss förenkling vidtagits med avseende å befodran i marinen, vilka förslag hädanefter alltid skola underställas kommissionen, varjämte rådfrågandet av chefer har



utsträckts att omfatta den till befordran ifrågasattes chefer under de senaste 10 åren (nu 5) med en minsta tjänstgörings-tid under samme chef av 3 månader i en följd ombord (nu 4) eller sammanlagt 6 månader i land (nu 1 år).

I bestämmelserna om avgivande av befodringsförslag för underofficerare har tillagts en föreskrift om att den, som på grund av kommissionens olämplighetsförklaring icke vinner ifrågasatt befordran, skall äga rätt att av kårchefen erhålla meddelande om skälen härtill.

Om bilagorna i förvaltningsdelen finnes icke något nytt av intresse att anföra.

Förvaltningsdelen i övrigt, d. v. s. del I B, innehåller intet nytt av revolutionerande art.

Den av reglementssakkunniga föreslagna föredragningsordningen med föredragningsprotokoll och delat ansvar i fråga om förvaltningsbeslut mötte som bekant ett kompakt motstånd från snart sagt alla myndigheter och är ej heller genomförd. Förslaget hämtades från armén, där förutsättningen för ett dylikt system är tillfännandes, nämligen lokal anslutning mellan föredragande och befälhavare. Saknas sådan, såsom vid flottan, torde en dylik ordning vara både betungande och tidsödande, vartill kommer att några vägande skäl för införande av densamma hos oss icke kunnat framläggas. Såvitt jag har mig bekant har också denna form för ärendenas handläggning alltmer övergivits och förekommer nu endast vid de centrala ämbetsverken samt, beträffande lokalförvaltningar, uteslutande inom armén.

Den andra tvistepunkten, om vilken stridens vågor gått höga, har varit reglementssakkunnigas förslag till omläggning av kassaväsendet, d. v. s. införande efter arméns mönster av kassaförvaltning med kassör och kassakontrollant samt bestämda kassadagar, ett system, som förordades jämväl för flottans fartyg. Kassaförvaltning finnes ju redan nu på örlogsstationerna och har genom det nya reglementet införts

även vid Göteborgs örlogsdepå och skeppsgossekåren i Marstrand. Det är emellertid beträffande flottans fartyg, som meningarna gått isär, d. v. s. sakkunniga ha stått på ena sidan och alla övriga på den andra. För mig är det ofattbart att vid ett så rörligt »hushåll» som ett fartyg på expedition man skulle kunna fastlåsa vissa bestämda kassadagar. Och även om man skulle kunna, så måste man ändå fråga: Varför?

Ur trygghetssynpunkt torde också det föreslagna systemet icke hava erbjudit några fördelar framför det nuvarande. Å de flesta fartyg, d. v. s. alla utan intendent, skulle fartygschefen enligt förslaget innehåft ett s. k. stående förskott under eget lås, varför, om bedrägliga avsikter varit tillfännandes, vederbörande icke skulle behövt anlita någon »medbrotsling». Uttagandet av en något så när stadigvarande kassakontrollant bland officerarna ombord torde ej heller hava blivit så lätt, som man måhända föreställt sig, beroende på de skiftande tjänstgöringsförhållandena, vederbörandes frånvaro från fartyget m. m. Visserligen skulle ersättare hava kunnat förordnas genom särskild order, men varje ombyte av kassakontrollant skulle enligt förslaget hava nödvändiggjort avslutande av kassans samt kassainventering i närvaro av den förre kontrollanten eller ombud för honom.

Jag har uppehållit mig vid detta, när jag funnit det önskligt att förklara att det ingalunda varit »de obotfärdigas förhinder», som framkallat ställningstagandet emot det föreslagna kassaväsendet ombord, utan övertygelsen att detta system icke skulle hava stått sig vid en konfrontation med de praktiska förhållandena. Förslaget har vad beträffar fartygen förfallit och kassaväsendet ombord förblir i stort sett det nuvarande.

Å örlogsstationerna har stationsbefälhavaren fått frihet att bestämma kassadagarna efter behovet, vilket är naturligt. Enligt min mening borde varje befälhavare hava full frihet att bestämma om sin egen kassas öppenställande, några vägande skäl för att denna lokala angelägenhet skall behöva regleras av Kungl. Maj:t eller ens av marinförvaltningen anser jag ej

hava framlagts. Att armén har det så kan nämligen icke vara tillräcklig anledning.

Såsom ett, om ock litet steg i rätt riktning må annoteras att vissa stationsbefälhavaren underställda chefer m. fl. erhållit rätt att besluta om utgift från expensanslaget ej överstigande 100 kronor. En annan bestämmelse, som icke utgör något sådant steg, är att om vid undersökning beträffande förkomna eller skadade beklädnadspersedlar resolutionen lägger kostnaderna på kronan, ärendet, även om det sålunda rör sig om ören, skall underställas stationsbefälhavarens prövning. Detta medför onödigtvis ökat expeditionarbete och innebär ett alldeles opåkallat misstroendevotum mot vederbörande kårchefs omdöme i fråga om resolutionen, då det väl måste bli denna, som blir föremål för stationsbefälhavarens prövning. Ett förslag från stationsbefälhavaren i Karlskrona om förenkling i berörda förfaringsätt har icke vunnit gehör.

Det är anmärkningsvärt huru litet förtroende man i allmänhet har till militära befälhavare i ekonomiska frågor. Här finnas sjöofficerare, som efter övergång till privat verksamhet betrotts med handhavandet av miljoner, men i aktiv tjänst, även i de högsta grader, visar man den allra största misstro gentemot deras ekonomiska omdöme och varje möjlighet till självverksamhet inom detta område kringgärdas med §§§§. Såvitt jag kan förstå beror mycket av tungroddheten i vår nuvarande förvaltningsapparat på den på många håll förefintliga obenägenheten att decentralisera. Men man måste väl kunna erkänna att åtminstone stationsbefälhavare, varvschefer och kårchefer äro så pass förnämliga ämbetsmän att man åt dem borde kunna överlämna en hel del, som nu med myckna skrivelser och omgång måste vandra tågordningens väg högre upp.

Ett led i strävandena att åtminstone i någon mån decentralisera har varit att åt marinförvaltningen överlämna bestämmanderätten beträffande de ekonomiska formulären.

Detta har medfört att antalet formulär i reglementet avsevärt minskats. Beträffande de kvarvarande formulären, utöver vad ovan berörts, kan framhållas att formulären till rullorna över officerare och underofficerare uppgjorts enligt lösbladssystem att insättas i samlingspärm. Jämväl beträffande kompanirulla har medgivits frihet att upplägga densamma på liknande sätt. Med avseende på de ekonomiska formulären må man hoppas att dessa av marinförvaltningen givas enklast möjliga uppställning i syfte att minska och underlätta det av dem beroende skrivarbetet och sålunda förebygga personalökningar på expeditionerna i land.

Detta reglemente blir säkerligen liksom sina föregångare underkastat förvandlingens lag. Och utvecklingens. För att möta blivande krav på ändringar och tillägg ha planer varit uppe att lämna luckor och lediga paragrafer på lämpliga ställen i reglementet; detta har emellertid stött på motstånd och måst övergivas. Ett visst utrymme har dock vunnits genom att varje nytt kapitel börjar på en högerrida, varigenom mångensstädes den föregående vänstersidan kunnat lämnas blank. En del falsar för infästade av nya blad insättas även. Där emot har förslag om färdigställande av bandet enligt skruvliggaresystem eller dylikt icke accepterats med hänsyn till bokens karaktär och betydelse.

Med tanke på det tillstånd, i vilket de fortfarande användbara exemplaren av 1915 års reglemente nu befinna sig, torde man kunna utgå ifrån att det nya reglementet är efterlängt av personalen. Men säkerligen kommer detsamma också att bli föremål för mycken kritisk granskning. En är missnöjd med det ena, en annan är föga belåten med något annat. De som arbetat med reglementet hava emellertid insett, att det är omöjligt att göra alla till lags och de hava funnit, att det exi-

sterar ett överraskande stort antal olika meningar om det verkligt rätta sättet att ordna tjänstens mångahanda detaljer. I det reglemente, som nu överlämnas, har det rikhaltiga material, som stått till buds, sovrats och tillgodogjorts i syfte och förhoppning att resultatet bliver det för tjänsten mest lämpliga.

Stockholm i maj 1931.

*M. Giron.*

## Meddelande från främmande mariner.

Meddelade från Marinstabens Utrikesavdelning.  
(April 1931.)

### Amerikas Förenta Stater.

Ett nytt undervattensrekord för Förenta Staternas flotta har satts av undervattensbåten V 6, vilken uppnått ett djup av 102 m. under ytan.

(Utdrag ur The Naval Chronicle, 10 april 1931.)

Det undras mycket beträffande konstruktionen av de jagare, som amerikanerna ämna stapelsätta inom närmaste tiden, huruvida de skola bliva flush-däckade fartyg lika dem, som byggts under de senare åren, eller om de skola erhålla det höga förskeppet enligt engelskt mönster. Amerikanerna gingo in för det höga förskeppet i stället för det sköldpaddformade däckets före engelsmännen; 420 tons, 29 knops jagarna av Bainbridge-typen byggda 1900—02 hade denna konstruktion före River-klassen. Amerikanerna upphörde sedan med byggandet av jagare för någon tid, och när de återupptogo det, gjordes detta med ett långt och uppbyggt förskepp, avskuret längs bryggan för att erhålla bättre skjutvinklar för 10 cm. kanonerna, som voro uppställda på huvuddäck. De fortsatte att bygga efter denna princip intill 1916, och framställde helt säkert många utmärkta sjöbåtar bland de talrika fartyg, som sjösattes vid denna tid, och av vilka många ännu äro i kustbevakningstjänst för skydd mot spritsmuggling.

De berömda flush-däckade serierna började med Caldwell-typen, stapelsatt 1916, och, efter att hava erfarit dess förtjänster och i behov av ett stort antal jagare för kriget, byggde amerikanerna nära 300 jagare efter dessa linjer.

Till europeiska kritikers överraskning hava dessa fartyg visat sig som goda sjöbåtar, men det är många som föredraga det höga förskeppet, särskilt så som det inarbetas i de sista engelska jagarna, och det är ganska antagligt, att amerikanska flottan kommer att återgå till denna konstruktion.

(Utdrag ur The Naval Chronicle, 17 april 1931.)

---

### England.

Engelska amiralitetet har sedan någon tid företagit en ingående prövning av slagskeppsfrågan. Den därefter mest förordade typen är ett fartyg på 20,000 ton med 30 cm. kanoner.

Man har kommit till det resultatet, att slagskepp även i framtiden äro oundgängliga, men att nu befintliga typer äro onödigt stora och dyrbara. Amiralitetet delar icke den åsikten, att 10,000 tons fartyg äro tillräckliga för alla behov. Beträffande förslaget att förpliktiga alla sjömakter att bygga mindre slagskepp framhålles från Förenta Staternas sida, att dess åsikt, att man i denna klass behöver 35,000 tons fartyg, icke ändrats.

(Utdrag ur Kieler Neueste Nachrichten, 5 april 1931.)

---

### Frankrike.

Belgiska majoren vid artilleriet Van Rolleghem, som har uppfunnit en anordning för skydd av fartyg mot torpeder har avslutat försöken med sagda anordning, som ägt rum vid Ostende, och vilkas resultat varit högst intressanta.

Efter att hava förevisat modellerna till sin uppfinning för belgiska konungen, har han för avsikt att sända dem till Paris, varefter de skola utställas under de första dagarna av maj.

Marinministern kommer antagligen att utse en särskild kommission för studium av denna uppfinning.

(Utdrag ur Le Yacht, 25 april 1931.)

Undervattensbåten Orion, byggd vid Chantiers de la Loire, har sjösatts den 21 april.

Dess egenskaper äro följande: displacement 635 ton; bestyckning sex 55 cm. torpedtuber och två 40 cm. torpedtuber samt en 75 mm. kanon och en luftvärnskulspruta.

(Utdrag ur Le Yacht, 25 april 1931.)

---

### Grekland.

För de stora jagarna, som byggas i Italien har grekiska flottan valt namnen Miaulus, Canaris, Tombasia och Pablo Conduriotis.

(Utdrag ur The Naval Chronicle, 24 april 1931.)

---

### Italien.

Italienska marinministeriet har hos Sperry Gyroscope Company i New York beställt en gyroscop-stabilisator för ett italienskt örlogsfartyg.

Stabilisatorn, vilken hindrar fartyget att rulla, kommer att insättas i den nya 2,000 tons flottiljledaren Pigafetta, som är under byggnad i Spezia.

Gyroscophjulet kommer att väga 14,900 kg. och blir 2,28 m. i diameter; hela apparaten med sitt fordral kommer att väga 40 ton. Vid ett varvtal av 1,350 per minut kommer stabilisatorn att hålla fartyget inom en maximirullning av 2—3° i det hårdaste väder.

Marinexperter framhålla, att användandet av denna uppfinning kommer att giva en stadigare plattform för eldgivning och avståndsmätning samt bättre styrningsmöjligheter i sjögång, så nödvändiga för ett snabbgående lätt örlogsfartyg. Dessutom kommer borttagandet av rullningen att minska den trötthet, at vilken en person, medvetet eller icke, måste lida å ett fartyg under sjögång, och att sålunda hålla personalen vid en högre grad av fysisk och andlig påpnstighet.

(Utdrag ur U. S. N. I. Proceedings, april 1931.)

Detaljerna angående fartproven med den nya italienska flottilj. ledaren Alvis Cadamosto, vilka meddelats av Times' Romkorrespondent, visa att fartyget uppnådde en maximifart omkring två knop högre än Nicoloso da Recco, som innehade rekordet. Vid prov i april förra året upphörde det sistnämnda fartyget en fart av 41,504 knop. Alvis Cadamosto uppgives hava gjort en medelfart av 41 knop och en maximifart av 43,5 knop. Den beräknade farten var 38 knop.

En pålitlig jämförelse med fartyg i andra mariner kan ej göras på grund av varierande förhållanden beträffande last, vind och väder, vattendjup och dylikt. I engelska flottan ha under många år försök med höga provfarter icke uppmuntrats; målet har varit att bygga fartyg, vilka kunna hålla en säker medelfart under tjänst. De första tre jagarna av den nya Beagle-klassen, som undergått prov, hava alla utan svårighet överskridit den kontrakterade farten. De voro konstruerade för 35 knop. Banche gjordel en fart av 35,76. Brilliant 35,56 och Boreas 36,75 knop.

(Utdrag ur The Navy, april 1931.)

Jagaren Baleno har sjösatts den 22 mars i Fiume; jagaren Strale av samma typ skulle sjösatts i Genua samma dag, men det dåliga vädret gjorde att stapellöpningsen uppsköts; den ägde rum den 26 mars.

Dessa fartyg tillhöra Dardo-typen, som har 1,206 tons deplacement, kan göra minst 38 knop och är bestyckad med 4 st. 12 cm. kanoner, 3 st. 40 mm. luftvärnskanoner och 6 torpedtuber.

Undervattensbåten Ruggero-Sattima har sjösatts i Taranto. Den tillhör Menotti-klassen på 850 ton, beviljad 1927.

Luigi-Settambrini av samma klass, fullbordad lyckligt sitt prov i Taranto. Där har även påbörjats byggandet av 4 nya fartyg av samma typ, tillhörande 1930 års program.

10,000-tons kryssaren Pola har stapelsatts i Livorno.

(Utdrag ur Le Yacht, 18 april 1931.)

### Portugal.

Portugisiska regeringen har uppgjort kontrakt för första delen av flottbyggnadsprogrammet enligt följande, för 4 jagare med Yarrow, för 2 större »sloops» med italienska firman Orlando, för

2 mindre »sloops» med Vickers och för 2 undervattensbåtar och ett hangarfartyg på 6,100 ton för 15 flygplan med en italiensk firma.

Bestyckning och ammunition till alla fartygen skall levereras av Vickers med undantag för torpedtuber och torpeder, om vilka beslut kommer att fattas längre fram.

Det har utlovats att åtminstone två av jagarna skola byggas i Portugal.

(Utdrag ur The Naval and Military Record, 22 april 1931.)

### Tyskland.

Flottans förbandsövningar undre våren komma att äga rum från den 13 april till den 1 maj i Östersjön i närheten av Swinemünde. I dessa vårförbandsövningar skall nästan hela flottan deltaga nämligen de fyra slagskeppen Schlesvig-Holstein, Schlesien, Hessen och Hanover, kryssarna Königsberg och Köln, 1:a och 2:a jagareflottiljerna och tendern Hela. Den 18 och 19 april skall flottan ligga i Swinemünde, då tillfälle till besök å fartygen kommer att lämnas. Järnvägarna komma att insätta extratåg till Swinemünde.

Flottartilleriskjutningar komma att äga rum från den 28 juli till den 7 augusti. I anslutning därtill anordnas torpedskjutningar från den 10 till den 21 augusti. Båda dessa övningar kommer att äga rum i Östersjön i närheten av Kiel.

Flottans förbandsövningar under hösten äro avsedda att äga rum från den 3 till den 18 september. I dessa deltagar även kryssaren Karlsruhe.

(Utdrag ur Kieler Neueste Nachrichten, 3 april 1931.)

Marineleitung meddelar i Marineverordnungsblatt uppgift å de fartyg, som skola strykas ur krigsfartygslistan efter nybyggnadernas färdigställande nämligen: slagskeppen Lothringen, Braunschweig, Elsass; kryssarna Amazone, Nympe, Hamburg; jagarna W 18, S 19 och T 152; mättningsfartyget Panther och Peilboot I; vidare fyra gamla bevakningsfartyg och sju spärrövningsfartyg.

Utstrykningen ur krigsfartygslistan träder i kraft vid slutet av räkenskapsåret 1930, alltså den 1 april 1931. Fartygen skola på

hitintills förekommande sätt försäljas och måste inomlands nedskrotas.

(Utdrag ur Kieler Neueste Nachrichten, 8 april 1931.)

Officiellt bekräftas, att stapellöpfung av pansarskeppet »A», Ersatz Preussen, skall äga rum från Deutschen Werken i Kiel den 19 maj.

(Utdrag ur Kieler Neueste Nachrichten, 10 april 1931.)

»Pocket Battleship A» kommer att utrustas med skydd mot minor, vars princip hållits mycket hemlig, konstaterar Reuter.

Det påstås, att detta skall sätta fartyget i stånd att passera genom vilket minfält eller vilken minspärr som helst utan risk.

(Utdrag ur The Naval Chronicle, 10 april 1931.)

## Innehåll i åtskilliga maritima och krigsvetenskapliga tidskrifter.

### Utrikespolitik i allmänhet.

Riddle of the Far East. Danger of Another War. W. Astor. ref. av föredr. N. M. R. n:r 40/30, s. 627. Skildring av de politiska förhållandena i Mandsjuriet, »Österns Belgien» i det avseendet att flera nationers intressessfärer där mötas.

Skildringen, som är grundad på iakttagelser på platsen, är läsvärd.

Des Bild Europas zur Jahreswende. D:r Hans Oehler. Mar. R. n:r 1/31, s. 1. En ganska intressant och grundlig utrikespolitisk översikt.

### Rustningsbegränsning.

Notes and Comments: Scrapping Battleships och Our Capital Ships. Red. N. M. R. n:r 40/30, s. 625. U. S. A. har nyligen meddelat, att man på grund av London-konferensens beslut kommer att slopa slagskeppen Wyoming, Florida och Utah. Samma öde kommer snart att möta följande engelska slagfartyg, nämligen de från världskriget välkända Iron Duke, Malborough, Benhow, Emperor av India och Tiger.

De fem slagskeppen av Queen Elizabeth-klassen, vilka efter världskriget avsevärt moderniserats, skola likväl, enligt London-konferensens beslut, slopas så pass tidigt som år 1936. Detsamma är förhållandet med slagkryssarna Renown och Repulse.

Att dyl. relativt moderna fartyg skola behöva kasseras synes tidskriftens redaktion synbarligen meningslöst, så länge

det icke i hela världen finnes mer än ett fåtal fartyg, som äro dem överlägsna i kampkraft.

Meddelande från främmande mariner. Kaptajnlöjtn. E. M. Dahl, Tidskr. för Søvaesen okt./30, s. 545—562. Innehåller en redogörelse för den internationella traktaten för begränsning och reduktion av Sökrigsmakten, vilken avslutades i London den 22 april 1930 mellan Amerika, England, Japan, Frankrike och Italien.

Permissible Building Programs under the London Naval Treaty. Lieutenant Commander Homer N. Wallin (C. C.) U. S. Navy. Proc. dec./30, s. 1074—79. Författaren lämnar en orientering ang. de tillåtna byggnadsprogrammen för de tre stater, som undertecknat traktaten. Artikeln förtydligas av jämförande tabeller.

Fremde Marinen-Jahresrückblick. Red. M. R. n:r 1, s. 11. Beaktelser med anledning av London-överenskommelsen.

#### Isbrytning och isbrytare.

Det militära inslaget. Red. Svensk Flagg n:r 42/30, s. 3—4. Red. uttalar sin tillfredsställelse över kapten Blix's artikel i Örlogsmannasällskapets årsberättelse rörande isbrytningstjänsten. Red. anser emellertid, att ett par punkter tarva bemötande såsom exempelvis Kapten Blix's påstående, att en stor del av den kritik, som i tid och otid drabbat isbrytarledningen är föranledd icke av att denna funktionerat illa, utan emedan den är militär. Kapten Blix's förslag att isbrytareverksamhetens ledare skall utses bland »en rad av förutvarande isbrytarchefer» kritiserar av Red., som påpekar, att det absolut icke är något sjöfartsintresse, att befälhavare på isbrytare bytas ofta, varför just ur denna synpunkt »det militära inslaget» i isbrytningstjänsten kritiserar av handelsjöfartens män såsom medförande ständigt ombyte av befälhavare.

#### Framtidskriget till sjöss.

Seekrieg und Luftkrieg. Red. M. R. n:r 10/30, s. 457—459. Översättning av en artikel av Sir Herbert Russel angående flygvapnets utveckling och dess framtida inflytande på sjökriget, införd i Naval and Military Record, 16 april 1930.

Marineflugzeugtypen in ihren taktischen und operativen Aufgaben. Oberleutnant Werner Bartz. M. R. n:r 10/30, s. 446—457. Förf. påpekar, att liksom i flottan erfordras varierande fartygstyper så erfordras även i marinflygvapnet olika flygplantyper

för att utföra marinflygvapnets olika uppgifter såsom spaning, bombanfall och torpedanfall. En närmare beskrivning på de olika typerna lämnas härnäst.

Strategische Theorien (II Del.). Kapitän z. See Groos. M. R. n:r 10/30, s. 433—446. Förf. behandlar i denna del flygvapnets inverkan på sjökrigets förande.

#### Sjökriget i allmänhet.

Fleets: Their Composition and Uses. Rear-Admiral J. V. Chase, U. S. Navy. Proc. okt./30, s. 895—901. Författaren, som är chef för amerikanska flottan, lämnar en orientering med följande huvudavsnitt.

Typer av stridsfartyg i amerikanska flottan.

Typer av stridsfartyg, vilka icke återfinnas i amerikanska flottan.

Strategisk och taktisk användning av olika fartygstyper och deras taktiska uppgifter.

Flottans kryssarformationer.

Uppmarsch till strid.

Stridsformering.

Staff Organization Afloat. Lieutenant Commander Robert B. Carney U. S. Navy. Proc. dec./30, s. 1113—25. Behandlar stabsorganisationen ombord och omfattar följande huvudavsnitt.

1. Stabernas allmänna uppgifter.
2. »Kännedomsdetaljen» (Cognizance).
3. »Undersökningsdetaljen» (Routing).
4. Taktisk kontroll.
5. Administrativ kontroll.
6. Stabens sammansättning.
7. Praktiska synpunkter på stabsarbetet.

Artikeln innehåller tvenne tillägg.

1. Exempel på arbetet inom »kännedomsdetaljen».
2. Instruktioner för stabsarbetet.

Strategiska betraktelser om undervattensbåtar. H. F. D. Norsk Tidskrift för sjövesen jan./31, s. 13—21. Referat efter Castex: »Theories stratégiques» och Gross artikel i »Marine Rundschau» sept. 1930.

Före världskriget ansåg man att u-båtarna endast hade värde för det lokala kustförsvaret, men världskriget visade motsatsen på grund av u-båtarnas aktionsradie. Handelskriget blev särskilt framträdande.

Motmedlen mot u-båtarna behandlas jämväl.

U-båtarna, som icke understöddes av övervattensfartyg kunde icke tillkämpa sig »herraväldet till sjöss». Krigserfaren-

heterna giva vid handen, att den som är helt överläsigen på havets yta kan behålla herraväldet trots u-båtarna. U-båtarna kunna aldrig ersätta övervattensstridskrafterna. Förbättrade kommunikationsmedel mellan u-båt och övervattensfartyg medgav i krigets senare skede samarbete med övervattensstridskrafter. Artikeln kommer att fortsätta. Läsverd artikel.

**Rivaliserande rustningar till sjöss.**

Italiens Stellung im Mittelmeer. Linienschiffsleutn. H. Mazetti. M. R. n:r 10/30, s. 462—467. En jämförelse mellan Italiens, Frankrikes och Spaniens flottor före och efter världskriget. I tabellform visas den italienska flottans nybyggnadsprogram från byggnadsprogrammet av år 1923 till Londonkonferensen 1930. Medan styrkeförhållandet före världskriget mellan de italienska och franska flottorna var 1: 2 visas i nedanstående tabell förhållandet mellan de tre ländernas färdiga och under byggnad varande fartyg:

	Frankrike		Italien		Spanien	
Kryssare .....	10	88700	12	91800	5	44000
Flottiljledare ...	24	60570	15	30000	9	14850
Jagare .....	26	35540	32	37600	3	3492
Flygplankryssare	2	31800	—	—	—	—
U-båtar .....	63	69810	32	28100	18	14400
Summa	—	286420	—	187500	—	76742

Förf. påpekar, att enligt ovanstående tabell den franska flottan år 1932 och sannolikt även under de närmaste 10 åren kommer att vara avsevärt överläsigen den italienska. Intressant är påpekandet, att denna överläsighet i den franska flottan i någon mån utjämnas genom event. övertagande av örlogsskepp, som befinna sig under byggnad för utl. marinens räknning. För närvarande äro på italienska varv under byggnad:

	Kryssare		Jagare		U-båt	
Argentina .....	2	18000	—	—	3	2700
Grekland .....	—	—	2	2900	—	—
Rumänien .....	—	—	1	1850	—	—
Turkiet .....	—	—	2	3200	2	1300
Summa	2	18000	5	7950	5	4000

Betr. flygvapnet framhålles att Italien med avseende på antalet redan överflyglat Englands hemluftstridskrafter och att det nästan är lika starkt som Frankrike.

Av det anförda anser förf., att den italienska utrikespolitiken följdriktigt måste inrikta sig på allians med England, ehuru förhållandet även med denna makt icke är friktionsfritt såsom exempelvis med avseende på Maltafrågan, Italiens växande inflytande i Egypten etc.

Artikeln avslutas med en jämförelse av Italiens nuvarande utrikespolitiska läge med Tysklands före kriget, varvid förf. kommer till den slutsatsen, att Italiens läge på grund av Frankrikes obestridliga militäriska, finansiella och ekonomiska överläsighet samt dess bundsförvanter på Balkan är avsevärt sämre än Tysklands. Förf. hoppas emellertid i likhet med Mussolini på ett utjämnande av styrkeförhållandet, då ju Frankrike i befolkningspolitiskt avseende redan nu nått toppen, under det Italiens folkökning alltjämt växer och i mitten på detta århundrade torde lämna som resultat en folkmängd i Italien av 60 millioner invånare.

**Internationell rätt: Territorialvattnet.**

Spärrningen av de danska genomfartsfarvattnen i aug. 1914. Kommandör L. Darnonville de la Caur. Dansk tidskrift för sjöväsen nov.—dec./30, s. 563—614, 615—662. Innehåller följande avsnitt.

1. Folkrättsliga betraktelser.
2. Händelserna vid världskrigets utbrott.
  - a) Förhandlingar inom regeringen.
  - b) Minspärningarna.
  - c) Direktiv för den utrustade sjöstyrkan.
3. Värdering av de danska spärrningsåtgärderna.
  - a) Militär-politisk värdering.
  - b) Folkrättslig värdering.
4. Avslutande betraktelser.
  - a) Voro de vidtagna åtgärderna folkrättsligt berättigade?
  - b) Voro de i överensstämmelse med den opartiska neutralitet, som en neutral stat är skyldig att följa?

**Flygledningens organisation.**

Organisationen av franska marina flygväsendet. Lieutn. de vaiss. Barjot. Rev. Mar. nov./30 n:r 131, s. 584. Det franska marina



flygväsendets ställning inom det enhetliga flygvapnet granskas. Fördelar och nackdelar av gemensamt överkommando anföras.

Undersökning av förhållanden som inverka på luft- och sjökrigsföringarna. Fordrar kampen om herraväldet i luften enhetligt befäl över flygstridskrafterna och är marina flygstridskrafternas verksamhet sådan att flottan bör äga särskilt flygväsende? Dessa frågor beröra uppgifter, förhållanden, stridsmetoder m. m. för flottans flygkrafter. Vilka äro de för närvarande och vilka kunna de väntas bliva i framtiden. Anpassa de sig bäst till flottan eller till ett enhetligt flygvapen?

Marinflygväsendets uppgifter. Baserings dels i land, dels ombord. Avsett för kustskydd och deltagande i sjökrigsoperationer. Uppgifterna vidgas alltmer att omfatta självständiga operationer.

Flygväsendet till kustens skydd. Kustförsvarets I. linje är det rörliga marina kustförsvaret, 2. linjen är det fasta kustförsvaret. 1. linjen har utsträckt sitt verksamhetsområde allt längre från kusterna samt försvårat närmande mot och anfall på kusten.

På liknande sätt delas luftstridskrafterna i en 1. grupp med verksamhetsområde i yttra kustfarvattnen och en 2. grupp avsedd att behärska kustområdet direkt. 1. gruppen försvårar alltmer framstötarna mot kusten och landstigningar.

Fartygens luftvärnsartilleri är svagt, ty flygarna äro tvungna manövrera lågt vid anfall på rörliga mål. Luftvärnsartilleri i land kraftigt mot flygare på stora höjder. Luftförsvarsproblemet olika i land och till sjöss. Jaktformationerna böra lyda under befälet över kustområdets skyddstrupper.

Betydelsen av fartygens flygplan. Dessas uppgift jämföres med de övriga vapenslagens. Observations- och jaktplan å kryssare och jagare. Deras egenskaper göra dem nödvändiga vid krigföring, särskilt inom begränsade sjökrigsområden.

Ett självständigt flygvapens möjligheter till sjöss. Stora sjöflygplan skola ersätta luftskepp. Bomber av mindre betydelse till sjöss än i land. Torpedflygplanet är värdefullt. Alla stora flygplan avsedda för anfall mot förankrade fartyg eller mot fientliga kustplatser böra lyda under ett självständigt vapen.

Marina flygväsendet och luftförsvarskrafterna. Vare sig det marina flyget är baserat å fartyg eller ingår i självständiga flygvapnet bliva dess mål desamma som övervattensfartygens och u-båtarnas.

(Forts.)

