



## En okänd örlogsdepå? Gustafsvik vid Ångermanälven

*Manne Dunge*

Hösten 1914, strax efter första världskrigets utbrott, beslöt Sveriges Riksdag att anlägga en örlogsdepå vid Ångermanälvens nedre del, ca 20 km norr om Härnösand. Den skulle vara ett komplement till flottans befästa stödjepunkter vid Östersjön och på västkusten. Åren dessförinnan hade flera försvarsberedningar fört fram olika förslag om förbättringar av försvaret av Norrland, som var en landsdel i snabb utveckling.<sup>1</sup> Gustafsviks örlogsdepå<sup>2</sup> är idag nedlagd, men kvar finns delar av den ursprungliga anläggningen. I den bedrivs fortfarande viss reparationsverksamhet i vad som kan vara Europas nordligaste torrdocka. Däremot finns det inget publicerat om varför anläggningen byggdes och hur den har använts. Denna artikel är ett försök att förklara varför en befäst replipunkt och en reparationsdocka anlades vid Norrlandskusten, hur processen kring tillblivelsen såg ut, samt hur anläggningen senare utvecklades.

Under senare delen av 1800-talet hade antalet örlogsfartyg ökat kraftigt. Vid sekelskiftet 1900 fanns enligt *Rulla öfver svenska flottan* 64 stridsfartyg, varav tio stycken 1:a klass pansarbåtar, som 1914 hade ökats till 96 stycken,

---

Manne Dunge har en fil kand. i historia och etnologi. Han är nu pensionerad men har tjänstgjort som förste intendent vid såväl Sjöfartsmuseet i Göteborg som Statens maritima museer; Sjöhistoriska museet och Marinmuseum. Han har publicerat artiklar i *Unda Maris* om skeppsbåtar, om Wilsonlinjen och emigrationen från Göteborg samt i *Aktuellt från Marinmuseum* om robotbåten *Västervik*.



*Pumphuset, till vänster, samt transformatorhuset, oktober 2013.  
Foto: Linnea Tidäng, Länsstyrelsen Västernorrland.*

varav 13 1:a klass pansarbåtar. Dessa fartyg var baserade vid flottans två stationer, Karlskrona station och Stockholms station som båda hade var sin varvsenhet. Göteborgs station hade redan 1854 minskats ner till örlogsdepå och 1870 helt dragits in.<sup>3</sup>

Örlogsdepå var en svensk benämning på en sekundär örlogsbas som i motsats till de primära örlogsbaserna inte kunde ställa ersättningspersonal till förfogande för att komplettera fartygens besättningar, samt saknade större varvsresurser. Sekundära örlogsdepåer fanns också i andra länder men gränsen mellan primära och sekundära baser varierade mellan olika länder beroende på de krav de olika örlogsflottorna ställde.<sup>4</sup> De båda svenska örlogsstationerna låg således i Östersjön och flottans uppdrag låg också främst i att kunna möta ett ryskt invasionsföretag mot den svenska ostkusten. Vid en mobilisering skulle flottans samtliga enheter, även de i Karlskrona, avgå mot Stockholms skärgård.<sup>5</sup>

Efter Norges självständighet år 1905 förändrades förutsättningarna och inte minst i den sjömilitära debatten framfördes åsikten om att alla landets

kuster måste kunna försvaras. En sådan debattör var kapten Otto Lybeck, adjutant hos Inspektören för flottans övningar till sjöss. I tidskriften *Vårt försvar* framförde han kravet att skapa en flottstation vid Norrlandskusten. Hans argument var att för försvaret av Norrland, som då var i stark ekonomisk utveckling, räckte det inte med att Bodens fästning börjat byggas 1901. Om det gjordes ett anfall med landstigning söder om Boden skulle den svenska arméns förbindelser därifrån sättas ur spel. Det stora avståndet till Stockholms örlogsstation gjorde det svårt att försvara området utan en fast stödjepunkt på Norrlandskusten. Om ett fartyg med 15 knops fart avgick från Stockholm till exempelvis Ångermanälvens mynning, en sträcka på 247 distansminuter, skulle det dröja ett helt dygn innan det var framme.<sup>6</sup>

Samma år, 1905, motionerade två Norrlandsrepresentanter i andra kammaren om att inleda undersökningar för att finna den lämpligaste platsen vid Norrlandskusten för en replipunkt för flottan. Man framhöll att det fanns risk att en jämförelsevis liten fientlig flotta skulle kunna stänga av hela Bottniska viken mellan Åland och Väddö. De skrev att "om vår flotta, sedan den blivit inestängd, saknar replipunkt, där krigsfartyg kunna erhålla skydd, bliva reparerade och få sina förråd av ammunition och livsförnödenheter förnyade skulle ett nederlag oundvikligen bli följderna".<sup>7</sup> De menade att hela Bottniska viken skulle kunna användas som ett ohotat invasionsområde från Finland, som då var en del av Ryssland.

Redan år 1839 skall ett förslag ha väckts om att skapa en fast stödjepunkt för flottan i den ångermanländska skärgården, men av ekonomiska skäl blev då inget av.<sup>8</sup> Men år 1898 framförde chefen för flottans stab i ett yttrande över 1897 års befästningskommittés betänkande att det fanns ett behov av en befäst replipunkt för flottan på mellersta Norrlands kust. Cheferna för generalstabens och flottans stab stödde sedan detta i ett gemensamt förslag till 1906 års försvarsplaner. Där hävdade de att: "Såsom en naturlig fordran i detta hänseende (flottans uppträdande gentemot överlägsen motståndare) måste anses upprättandet av minst en dylik operationsbas för vardera av våra tre strategiska sjöfronter, nämligen Östersjön, Västkusten och Norrlandskusten".<sup>9</sup>

1907 års försvarskommitté slog fast att det var nödvändigt att en operationsbas anlades på Norrlandskusten så snart som möjligt. Men eftersom en permanent bas krävde betydande kostnader borde denna anstå tills vi-

dare och att man nu endast skulle skapa en skeppsdocka med reparationsverkstad och dessutom göra förberedelser för att kunna upprätta en tillfällig operationsbas för torpedfartyg vid en mobilisering. Dockan skulle ha dubbla ändamål: dels skulle den vara ett stöd för flottan, dels skulle den i fredstid vara av stor nytta för handelssjöfarten. Därför borde anläggningen byggas i privat regi, men med ekonomiskt stöd av staten.<sup>10</sup>

De fyra försvarsberedningar, som statsminister Staaff tillsatte 1912, hade som uppdrag att föreslå kraftiga begränsningar av försvarskostnaderna. Men andra försvarsberedningen begärde trots detta en utredning om att skapa en replipunkt för flottan på mellersta Norrlands kust, dock för så låg kostnad som möjligt. Denna s.k. chefernas utredning genomfördes 1913 och trycktes 1914.<sup>11</sup> I denna utredning framförde man också att det för rikets försvar var viktigast med en skyndsam förstärkning av kustfästningarna och föreslog bland annat att det skulle upprättas en välbestyckad fästning på Hemsö utanför Härnösand. Delar av utredningen lämnades redan under arbetets gång till andra försvarsberedningen. Försvarsfrågan var emellertid under dessa år utsatt för kraftiga politiska motsättningar och regeringen Staaff avgick i februari 1914, efter kungens borggårdstal. Detta ledde till att utredningen först ajournerade sina sammanträden och sedan upplöstes. Utredningens sekretariat upprättade ändå ett förslag till en förstärkning av det fasta kustförsvaret, inklusive en befäst replipunkt vid Härnösand.<sup>12</sup>

Chefen för generalstaben stödde också förslaget: "En befäst replipunkt på mellersta Norrlands kust stöder arméns operationer, såväl direkt genom att spärra en för fientlig landstigning lämpad hamn, som indirekt genom att en dit detacherad del av kustflottan kan hindra eller fördröja en fientlig landstigning." Han framhöll vidare att delar av fälthären i så fall skulle kunna frigöras för att användas på annat håll.<sup>13</sup> Till 1914 års andra lagtima riksdag föreslogs slutligen i en proposition att en replipunkt för flottan skulle förläggas till Ångermanälvens utlopp samt att en örlogsdepå skulle anläggas på så sätt att delar av den under fredstid kunde avskiljas för att hyras ut till civil verksamhet. Arrendesumman skulle kunna användas till att täcka en del av de med örlogsdepån förenade årliga kostnaderna.<sup>14</sup>

Samma riksdag beslöt att anlägga en örlogsdepå vid Härnösand, men avsatte inga medel för en verkstadsanläggning. Men i riksdagens skrivelse den

14 september 1914 framhölls att om anläggningen på ett tillfredställande sätt skulle kunna fylla sitt ändamål så borde den också omfatta en mindre verkstadsanläggning.<sup>15</sup> Denna riksdag beslöt också att en fästning skulle anläggas vid Hemsö, ca 15 km öster om Gustafsvik. Fästningen som kom att lyda under Kustartilleriet fick i uppgift:

- att trygga svenska flottans förbindelser med örlogsdepån
- att skydda örlogsdepån och i andra hand industriella verk mot förstörelse
- att förhindra att förbindelserna mellan arméns delar norr och söder om Ångermanälvens skars av.<sup>16</sup>

Varför just vid Gustafsvik?

Chefen för generalstaben hade 1913 framfört att en befäst replipunkt ur lantmilitär synpunkt var mest värdefull om den förlades vid Örnsköldsvik, därefter vid Sundsvall och minst vid Härnösand. En fiendlig landstigning på de förstnämnda platserna skulle lättare kunna blockera norra stambanan samtidigt som det var lättare för den svenska krigsledningen att hinna koncentrera tillräckligt stora delar av fälthären dit.<sup>17</sup> Såväl chefen för flottans stab som kustförsvarskommissionen ansåg dock att Ångermanälvens mynning ur sjömilitär synpunkt var att föredra framför Sundsvall och Örnsköldsvik. Anledningen var att Ångermanälvens mynning var den rikaste delen och "av fiendliga företag av alla slag sannolikt mest hotade delen av kusten" samt att möjligheten till befästningar var betydligt bättre där.<sup>18</sup> Andra försvarsberedningen ansåg också att flottans argument för en replipunkt vid Ångermanälvens mynning för flottan måste väga tyngre än de skäl som angetts för andra platser. Detta blev också departementschefens förslag till riksdagen.<sup>19</sup>

I ett elevföredrag vid Sjökrigshögskolan 1911-1912 diskuterades mer detaljerat bakgrunden till placeringen av örlogsdepån. Även om detta fö-

redrag, som då klassades som hemligt, är en enskild officers utbildningsmaterial så torde det i sina allmänna delar ge en god beskrivning av hur man resonerade under denna tid.<sup>20</sup> Där framhölls att man vid val av plats för flottans replipunkt längs Norrlandskusten, vid sidan av strategiska aspekter, också måste ta hänsyn till vilka områden som ur militära kustgeografiska avseenden var bäst lämpade. En grundläggande aspekt var då att platsen inte fick ligga alltför nära de militära anläggningarna i Stockholms skärgård. Av detta skäl borde depån ligga inom kustavsnittet Umeå-Hudiksvall.<sup>21</sup>

Det fanns där fem möjliga områden för en replipunkt: Ume älvs utlopp, området runt Örnsköldsvik, Ångermanälvens utlopp vid Härnösand, området runt Sundsvall samt området runt Hudiksvall. I samtliga dessa områden fanns god tillgång till kol, olja, proviant, vatten, sjukhus, telegraf- och telefonförbindelser. Därtill var de alla knutna till norra stambanans järnvägsförbindelser antingen direkt eller via bibanor. De hade också alla tillgång till någon form av varv eller mekaniska verkstäder.<sup>22</sup>

Vid valet mellan dessa fem områden undersökte man sedan olika sjömilitära aspekter som:

- att det måste finnas tillräckliga djup och utrymmen också för pansarbåtar
- att det måste finnas minst två utlopp till sjöss, helst med ett betydande avstånd från varandra
- att det måste finnas skydd för bombardemang från sjön
- att platsen måste ha goda isförhållanden.

En jämförelse mellan dessa fem områden visade att Härnösandsområdet hade flest fördelar. Inte minst gällde det isförhållandena där området runt Ångermanälvens utlopp ansågs ha ca 85 dagars s.k. istid medan de andra områdena hade 120-173 dagar. Detta var inte oviktigt med dåtidens relativt maskinsvaga fartyg.

I föredraget ges följande beskrivning av detta område:

Hernösands redd jämte den mer än 15 (distans)minuter djup fjord som utgör Ångermanälvens mynning erbjuda åt en sjöstyrka så godt som obegränsat utrymme med utomordentligt godt skydd af det höga landet. Fyra utlopp finnas för 1:a klass pansarbåtar och kryssare, af hvilka dock två och två äro belägna endast 2-3 minuters afstånd från hvarandra. Tvenne af dess utlopp leda ut vid Lungö, det södra bredt och djupt, det norra smalt och något grundare. De båda andra loppen, hvilka äro smala, gå norr om Hemsö samt å ömse sidor om Storö. Afståndet mellan de båda yttersta lederna är 11-12 minuter.

Förutom dessa finns ett lopp för 2,7 m. (djupgående) fartyg innanför och söder om Hernö. Tages detta med i beräkningen blir afståndet mellan de yttersta utloppen c:a 18 minuter, hvarför ju en stor fördel vore vunnen, om sundet vid själva staden kunde göras tillgängligt för våra större fartyg.

Förutom det större avståndet mellan de yttersta lederna erbjuder Hernösand för den blockerade fördelen af att med säkerhet ej bliva upptäckt förr än i själva utbrytningsögonblicket. Den blockerande måste därjämte afdela en betydande styrka till bevakning på grund af att han ju ej har mindre än fem olika leder att bevaka.<sup>23</sup>

Chefernas utredning föreslog att inom Härnösandsområdet borde den egna flottans ankarplats och depå ligga innanför linjen Mörtsal-Hornö där Ångermanälven grenar sig medan försvarsanläggningarna skulle koncentreras till Hemsö. Förslaget omfattade en minspärning i Sannasundet försvarad av spärrbefästning vid Sanna, ett torpedbatteri, samt ett kanonbatteri på Hemsö nordvästra sida liksom tre kanonbatterier vid Hemsö östra strand. Samtliga fem kanonbatterier skulle bestyckas av 12 cm kanoner och vara försedda med strålkastare för farvattens och strändernas belysning. Därtill föreslogs ett kastbatteri med fyra stycken 30,5 cm haubiter med mätstationer. Dessutom skulle det finnas rörligt artilleri, rörliga strålkastare, båtar, m.m. För att bemanna anläggningen med kustartilleripersonal måste man därtill bygga kaserner och annat i Härnösand. Dessa försvarsanläggningar beräknades kosta 6,9 miljoner kronor.<sup>24</sup>

Detta mycket ambitiösa förslag minskades dock av försvarsberedningen genom att torpedbatteriet ströks, haubitsbatteriet minskades ner till

tre pjäser, den rörliga bestyckningen minskats något, samt att den fasta bestyckningen togs från pansarbåten *Svea*. Kostnaden kunde härmed reduceras till 4,6 miljoner, men det var ändå nästan tre gånger mer än vad anläggningen vid Gustafsvik beräknades kosta, 1,7 miljoner.<sup>25</sup> Även om befästningarna på Hemsö inte skulle kunna hindra en fiende från att närma sig för att bombardera området, så kunde beskjutningen tvinga denne att hålla sig i rörelse. Ytterligare en fördel var "att den höga Hernön omöjliggör all nedslagsbedömning" (uppgiften bör i stället gälla Hemsö) för en fiende utifrån havet samtidigt som den bombarderade styrkan lätt kunde skydda sig uppe i själva Ångermanälven.<sup>26</sup>

Självfallet gjordes också lokala inspektioner på plats. Redan 1907 hade den senare byggnadschefen K. A. Holmberg vid Gustafsvik gjort undersökningar längs hela Ångermanälvens strand.<sup>27</sup> Och under 1908 hade 1:a klass kanonbåten *Blenda* under tre veckor gjort undersökningar för att finna den lämpligaste platsen för att anlägga en flottstation längs Norrlandskusten.<sup>28</sup> Kanske påverkades också valet av att flottan några år tidigare, 1903, hade anlagt ett större kolupplag i Kläpp en god bit längre upp längs Ångermanälven. Kolet skulle lossas antingen i Härnösands hamn eller vid Sprängsvikens station, något längre upp i älven än Gustafsvik, och därifrån transporteras med järnväg till Kläpp.<sup>29</sup>

## Arbetet påbörjas

Medel för undersökningar på platsen beviljades i mars 1915. Och i april samma år fick Kungliga Marinförvaltningen i uppdrag att utarbeta en plan, beräkna kostnaderna för anläggandet av en örlogsdepå vid Härnösand samt göra upp ett förslag till en verkstadsanläggning. Denna skulle omfatta maskinverkstad, smedja, gjuteri och kopparslagareverkstad. I Marinförvaltningens kostnadsberäkningar, daterad i november samma år, framgår att man också planerade en hangar för flygbåtar, dåtidens benämning på sjöflygplan som kunde landa och starta på vattnet.<sup>30</sup> Själva beslutet om att örlogsdepån "skulle förläggas å fastlandet invid Vestbyviken söder om Härnösand – Sollefteå järnväg" togs av Kungl. Maj:t den 12 augusti 1915.<sup>31</sup>

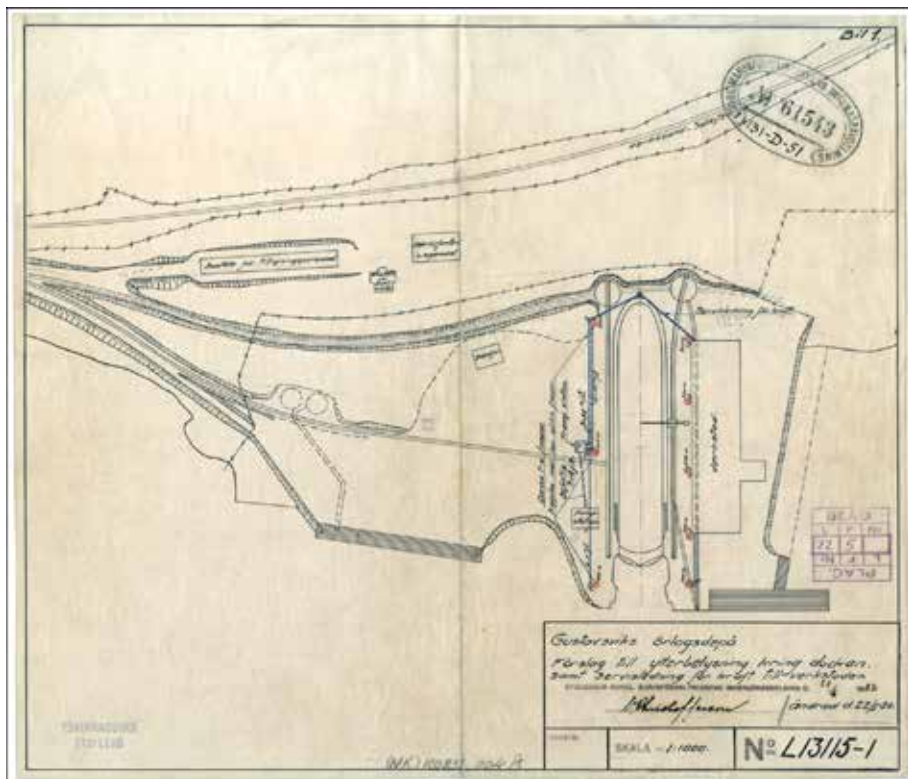




*Sjökort Bottenhavet. Den sydligaste av de röda heldragna områdena i bildens mitt anger platsen för Gustafsviks docka.*

Marinförvaltningen började sedan köpa in olika mark- och vattenområden vid Västbyviken vid Västby i Högsjö socken, Västernorrlands län. Det gällde inte bara för själva varvsområdet, utan också strandområden runt hela viken, för att kunna utöka kajutrymmet och anläggningarna vid ett framtida behov men också för att få en mer effektiv tillsyn och bevakning av depån.<sup>32</sup> År 1916 köptes också Västby herrgård med vidhängande markområden in. Den skulle användas till mäss och som bostäder för "detachementsbefälhavaren och en underofficer". Herrgården skall ha varit byggd ca 1890-1900 och tillhört Västby ångsåg som var verksam 1879-1914 då ägaren grosshand-

laren Magnus Norberg avled och sågen revs. Före ångsågen hade Norberg ägt ett mindre skeppsvarv på samma plats, Västby varv, som under åren 1868-1876 byggt en skonert och tre barkskepp.<sup>33</sup> I maj 1916 fastställde Kungl. Maj:t Marinförvaltningens arbetsplan och uppdrog åt förvaltningen att starta borrnings- och undersökningsarbeten. Under 1917 fortsatte de



Ritning över Gustavsviks örlogsdepå daterad 21 juni 1922, ändrad 22 maj 1924. Förslag till ytterbelysning kring dockan samt serviceledning för kraft till verkstaden. I centrum syns dockan, höger om denna verkstadsbyggnaden, till vänster om dockan transformatorstationen samt närmast dockportarna pump-  
huset. Strax nedanför Härnösands-Sollefteå järnväg ligger boställe för tillsyningspersonal (Långa raden), boställe för vaktkarlar (Bläckhornet) samt marketenteri och logement. På båda sidorna utanför dockportarna syns västra resp. östra kajen.

förberedande arbetena samt anläggandet av ett stickspår till Härnösands – Sollefteå järnväg. Två bostadshus, ett för underofficerare och ett vakthus, uppfördes också under våren och sommaren 1917 för mer ”yrkesskicklig personal” som måste anskaffas från annan ort.<sup>34</sup>

När det gällde byggandet av torrdockan, som var den största och viktigaste delen av anläggningen, försökte man år 1917 att få in anbud från de större byggnadsfirmorna Arcus, Kreuger & Toll samt Skånska cementgjuteriet, som bedömdes kunde klara av arbetet. Krigsårens omfattande pris-höjningar både på material- och arbetspriser samt den osäkra arbetsmarknaden gjorde dock att ingen var intresserad av att lämna något fast anbud. Inte heller vid muntliga förhandlingar lyckades man finna någon lämplig firma eftersom Marinförvaltningen ansåg att kostnaderna dels skulle bli alltför höga, dels för att villkoren som ställdes var försedda med alltför stora förbehåll. Marinförvaltningen beslöt därför att genomföra arbetena vid Gustafsviks örlogsdepå i flottans egen regi. Förhandlingarna hade emellertid dragit ut på tiden och byggnationen blivit fördröjd, även om projekteringen med framtagning av ritningar hade fortsatt.<sup>35</sup> Arbetsförhållandena vid Gustafsvik var under krigsåren inte heller de lättaste och byggnadschefen K. A. Holmgren rapporterar i januari 1918 till Marinförvaltningen:

De tröstlösa förhållanden som råda inom byggnadsverksamheten är allmänt bekant, arbetslöner hava ständigt ökat och materieln är allt svårare att anskaffa, leveranstider kunna icke hållas. Särskilt vid Gustafsvik i en landsdel som har svårt att frambringa behövliga livsmedel (även bränsle har enligt uppgift varit svåransskaffbart) samt där sjötransporter trots läget icke kunnat erhållas, järnvägstransporten likaledes inskränkt och med stark vinterkyla äro villkoren som erbjuds en arbetsledare icke så lätta att övervinna. Bostadstillgången på orten är knapp och hyrorna dyra. Möjlighet att erhålla elektriskt ljus eller kraft äro synnerligen oviss.<sup>36</sup>

Samtidigt pågick år 1917 omfattande hungerprotester och sammanstötningar mellan militärer och demonstranter, inte minst i Ådalen. Förstamajdemonstrationen i Härnösand skall t.ex. ha samlat 5 000 deltagare. Också i Gustafsvik uppstod vissa svårigheter, men när arbetarna fått ledigt för demonstrationer den 30 april och 1 maj blev konflikten hävd och arbetarna kunde återgå till arbetet.<sup>37</sup> Det fanns också en betydande arbetslöshet i området och såväl lokalavdelningen av Svenska Grov- och fabriksarbetareförbundet som riksdagsman Knut Tengdahl försökte under hösten 1917

påverka Marinförvaltningen att öka arbetsstyrkan och forcera arbetet vid Gustafsvik "eftersom man befarar stor arbetsnöd på grund av minskning av industriarbetet i orten". Samtidigt skriver en företrädare för fackförbundet att "Arbetsledaren här Ingenjör A. Ygberg som visat sig förstå och behärta verkliga arbetarkrav ... skulle om arbetets forcering här arbetarna hava det tämligen drägligt."<sup>38</sup> Men inte förrän våren 1918 ökade antalet anställda.

Under 1918 påbörjades arbetet med torrdockan genom sprängningar och schaktningsarbeten. Dockan skulle ha en längd av 140 meter, en bredd av 21 meter vid dockporten och med åtta meters vattendjup och vara så stor att även en pansarbåt av Sverigetyp kunde tas in. Gustafsviks docka skulle inte ha mindre dimensioner i längd, bredd och djup samt mått i portöppningen än flottans nya docka i Karlskrona, Oscarsdockan.<sup>39</sup> Av ekonomiska skäl bedrevs arbetet ändå i en begränsad omfattning detta år, men under den tid då det inhyrda mudderverket användes för att skapa ett seglingsbart vattendjup, ökades arbetsstyrkan för att minska hyrtiden.<sup>40</sup>

För år 1919 fick Marinförvaltningen i uppdrag att med minsta möjliga arbetsstyrka endast fullfölja arbetena på Gustafsviks docka med tillhörande kajer, spår och terrasseringsarbeten. Trots detta ansåg byggnadschefen att arbetet gick väl långsamt, bl.a. beroende på en försenad elleverans från Faxeväls kraft AB.<sup>41</sup> För att kunna genomföra arbetet med själva dockbygget måste man först konstruera en fångdamm som utestängde vattnet från dockområdet och denna var nu i det närmaste färdig liksom också transformatorstationen. Under 1920 och 1921 pågick sprängningsarbeten och gjutning av docksidorna. Under sommaren 1921 kunde också dockportarna monteras av arbetare från Stockholms örlogsvarv. Portarna var bland de tekniskt sätt mest komplicerade delarna av anläggningen. När detta var klart kunde fångdammen tas bort och slutmuddring utföras.<sup>42</sup> Trots att dockan i huvudsak var utsprängd ur berget använde man bl.a. vid dockportarna också huggen sten från Karlshälls granitindustri i Karlshamn. Även om det var långt till Blekinge kunde stenen enkelt transporteras med mindre lastfartyg och lossas vid örlogsdepåns egna kajer.<sup>43</sup>

När själva dockan började bli klar år 1922 påbörjades arbetet med verkstadsbyggnaden. Denna var avsedd för "reparationer av skrov och maskiner å till depåns närhet förlagda fartyg." Men man ansåg nu att skadade maskiner kunde tas loss och sändas till någon mekanisk verkstad för repara-

tion. För skrovreparationer måste det finnas tillgång till en välutrustad plåtverkstad och smedja. Därtill behövdes en flyttbar kran samt traverser och spåranordningar mellan docka och verkstad. Verkstadsbyggnaden byggdes i trä med takstolar av järn medan trätaket täcktes av asfaltpapp. Till verkstaden hörde även traversbalkar.<sup>44</sup> År 1922 byggdes också Östra kajen, med en längd av 75 meter och med tio meters bredd, byggd på träpålar och med träöverbyggnad. Samma år färdigställdes även Västra kajen med en längd av 80 meter och sex meters bredd, också konstruerad med träpålar och träöverbyggnad. Båda kajerna hade en anskaffningskostnad av vardera 25 000 kr. Det drogs dessutom in elström för belysning och arbetsutrustning i verkstäderna. Därtill anskaffades pumphus och kranar, där den första köptes in redan 1919 från Nyby bruk.

Någon hangar för flygbåtar byggdes däremot aldrig, även om chefen för Marinstaben 1923 föreslog att de rekognoserade stridsbaserna för Marinens flygväsende i Fårösund, Harg, Umeå, Luleå och Gustafsvik skulle byggas ut med slip samt med mindre förråd och verkstadsskjul. Men eftersom behoven var så små hade man även utan utbyggnad relativt goda möjligheter att basera sjöflygplan på dessa platser och endast basen vid Fårösund kom att byggas ut.<sup>45</sup>

### Arbetsförhållandena under byggnationstiden

Under 1921 och 1922 bedrevs arbetet av såväl ordinarie anställda arbetare som arbetslösa, vilka anvisades arbete vid bygget av torrdockan i Gustafsvik. Under 1922 fanns totalt 125 så kallade nödhjälpsarbetare, som nästan alla kom från närområdet och då främst från Högsjö socken. Nödhjälpsarbetarna hade en maximilön av 6 kronor per dag.<sup>46</sup> Till stöd för de boende längre bort fanns det 1919-1921 ett marketenteri. I en insändare i en lokaltidning framfördes dock kritik mot arbetsledningen vid Gustafsvik. Det gällde dels hur nödhjälpsarbetarna tagits ut, dels att de debiterades 4 kronor per dag för matkostnaden.<sup>47</sup> Byggnadschefen besvarade kritiken några dagar senare. När marketenteriet senare upphörde fick:

de arbetslösa själva svara för sin mathållning, vilket kunnat ske, genom att de blivit uttagna i huvudsak från de närmast arbetsplatsen belägna kommunerna. Sådana arbetslösa, som icke anse sig själva kunna ordna sin matfråga å arbetsplatsen kunna således icke beredas arbete härstädes.<sup>48</sup>

Kanske för att ge arbetarna vid Gustafsviks örlogsdepå bättre arbetsvillkor anhöll byggnadschefen 1920 om fem dagars betald semester vilket också beviljades av Kungl. Maj:t.<sup>49</sup>

I alla fall arbetarna från Stockholms örlogsvarv, som monterade dockportarna, hade fri bostad i kronans hus på området. Man bodde i vanliga bostadsrum med högst fem man i varje. De fick på militärt vis säng, madrass, pöl (valsformig hård kudde), två filtar och två lakan. Det fanns också klädhängare i logementen, men annars fick arbetarna ha med sig en kappsäck för att förvara sina kläder i. Arbetstiderna var 51 timmar per vecka med nio timmar per veckodag och sex timmar på lördagar. Lönen för grovarbetare var 1918 i genomsnitt 10 kronor per dag. Eftersom det under krigsåren både var dyrt och svårt att skaffa mat så hjälpte Marinförvaltningen arbetarna vid Gustafsvik att till rabatterade priser köpa sill och potatis. Förvaltningen upplät också mark till arbetarna som de själva kunde odla på.<sup>50</sup>

Av det bevarade arkivmaterialet framgår att arbetet på Gustafsvik var militärt organiserat. Så länge dessa arbetare vistades på Gustafsvik var de i disciplinärt avseende underordnade det befäl, byggnadschef respektive arbetschef, som Kungl. Marinförvaltningen tillsatt för dockbygget.<sup>51</sup> Det fanns också annan militär personal i Gustafsvik under byggnadstiden, t.ex. en dykare från Karlskrona.<sup>52</sup>

## En färdig anläggning

Redan i de ursprungliga planerna från år 1914 hade Marinförvaltningen insett att det i fredstid inte fanns militära arbetsuppgifter för dockan annat än när flottan hade sina fartyg förlagda till Norrlandskusten. Man ansåg därför att det skulle vara mycket oekonomiskt med tanke på allt nerlagt kapital, att inte använda anläggningen kontinuerligt. Detta kunde ske antingen genom att Kronan bedrev docknings- och varvsrörelse också för privata fartyg eller att de delar av depån som inte behövde användas av

flottan hyrdes ut till en lämplig arrendator på sådana villkor att arrendesumman täckte delar av depåns årliga kostnader. Det första alternativet skulle kunna medföra höga driftkostnader eftersom man inte kunde få inkomstbringande civil verksamhet på samma sätt som ett privatföretag ”på grund av de stela former, i vilken flottans varvsverksamhet är inpressad”.<sup>53</sup> Man valde därför det senare alternativet, kanske också med intryck av att örlogsdepån i Göteborg helt saknade egen varvsverksamhet och i stället använde stadens olika civila varv.

Förhandlingar togs därför upp med flera lokala mekaniska verkstäder om deras intresse för att arrendera anläggningen, samt om storleken och ”arten” av den verksamhet som de skulle bedriva där. De tilltänkta arrendatorerna, främst Härnösands verkstads och varvs AB och Aktiebolaget Mohögs mekaniska verkstad i Sundsvall, hade alltså möjlighet att påverka anläggningens utformning, inte minst verkstadsdelen och arbetsmaskinerna. Deras önskemål var omfattande, och bara kostnaderna för arbetsmaskiner beräknades till 500 000 kronor.<sup>54</sup>

Under den rådande efterkrigsdepressionen var det emellertid mycket svårt för privata bolag att få fram dessa belopp, varför man ansökte om ett lån om 350 000 kronor ur den statliga Handels- och sjöfartsfonden. Ansökan sändes på remiss till bl.a. Redarföreningen som ansåg att reparationsmöjligheter vid Gustafsvik var synnerligen beaktansvärt ur handels-sjöfartens vidkommande och tillstyrkte förslaget om ett lån. Kungl. Maj:t beviljade också lånet.<sup>55</sup>

Förhandlingarna fortsatte och inte förrän i december 1921, samtidigt med att dockbygget blev färdigt, togs beslutet att utarrendera anläggningen till Mohögs mekaniska verkstad. Arrendet, som från början var ettårigt, förlängdes sedan löpande. I arrendet ingick docka med verkstadsplaner, spårplaner med bl.a. stickspår från Härnösand-Sollefteå järnväg, verkstadsbyggnaden när denna under arrendetiden blivit färdigställd, två förrådsbyggnader samt bostäderna, både radhuset och den tillfälliga förläggningen i Västby herrgård. Marinförvaltningen behöll mindre delar av anläggningen samt åtog sig att under arrendetiden tillhandahålla en montör för tillsyn av transformatorstation och dockpumpar.<sup>56</sup>

Under 1922 upphörde byggnadsarbetena helt. Byggnadschefen skriver till Mohögs den 6 november samma år:

Denna vecka upphör de ordinarie arbetena å byggnadsplatsen. Vi hava gjort färdigt såväl spåren vid sidan av dockan inne i verkstaden ävenså följarna i dockan. Möjligen blir östra följaren icke fullt färdig denna vecka (...) Dockmynningen är nu klar för 7 meters ramat djup. Vi hava sprängt utav den utskjutande bergknallen, som trängde in från sidan vid västra piren, så att vi hava en sammanlagd bredd av 22 meter och medger måtten sålunda god svajningsutrymme för in- och utgående fartyg. Jag skall snarast lämna Mohögs verkstad en ny pejlingsplan å samma område.<sup>57</sup>

### Byggnadsbeståndet

Inom området fanns redan före örlogsdepåns uppbyggnad ett par byggnader som Marinförvaltningen köpt in. Det var dels Västby herrgård om 129 kvm som togs över 1916, dels det s.k. Kjörnbergska huset, om 146 kvm, som var ett boningshus byggt omkring 1900. Till detta hörde ett uthus, byggt 1916, samt två äldre hölador. Kronan förvärvade eller byggde under tiden 1916-1923 dessutom:

Sju boningshus, "långa raden", om 450 kvm	Färdigställd 1918
Ett boningshus med fyra lgh, om 100 kvm	Färdigställd 1918
Två uthus, om 40 kvm	Färdigställd 1918
En smedja, om 100 kvm	Färdigställd 1920
En materielbod, om 30 kvm	Färdigställd 1920
Ett boningshus på Kalvarsön, 63 kvm	Färdigställd 1920
Uthus till dito, 28 kvm	Färdigställd 1920
En verkstadsbyggnad, om 2180 kvm	Färdigställd 1922
Ett transformatorshus, om 30 kvm	Färdigställd 1922
Ett WC, om 14 kvm	Färdigställd 1922
Ett pumphus	Budgetår 1922
Uthus	Budgetår 1923

*Källa: Marinförvaltningen, fortifikationsavdelningen, fastighetsregister 1944, 1953.*



Av dessa byggnader finns fortfarande de sju av boningshusen för tillsyningspersonal kvar. Enligt Länsstyrelsen Västernorrland är dessa ett av landets första radhusområden utanför storstäderna. Byggnaden skall i folkmun ha kallats för "Pennskaftet" medan den nu rivna byggnaden intill, som på ritningar är angiven som "Boställe för vaktkarlar", kallades för "Bläckhornet" eftersom det var mörklaserat. Ytterligare en byggnad strax bredvid användes som marketenteri och logement.<sup>58</sup>

Vad kostade anläggningen?

När beslutet togs 1914 om att en örlogsdepå skulle anläggas vid Ångermanälvens utlopp beviljade riksdagen 1,7 miljoner kronor av s.k. värnskattemedel. Prishöjningarna under första världskriget medförde dock kraftiga kostnadsökningar så riksdagen fick år 1919 bevilja ett tilläggsanslag om 1,747 miljoner kronor och den totala kostnaden beräknades därefter till ca 3,5 miljoner.<sup>59</sup> Av detta hade byggnaderna ett totalt anskaffningsvärde av drygt 400 000 kronor, och därtill kom kostnader för bl.a. kajer och väggar. Men den stora kostnadsdelen var själva dockbygget som beräknades stå för drygt 70 procent av totalkostnaden. För att hålla utgifterna nere hade viss utrustning som trallor, redskap och andra inventarier lånats från såväl Stockholms örlogsvarv som Flottans varv i Karlskrona.<sup>60</sup> Men omräknat till dagens penningvärde motsvarar 3,5 miljoner år 1922, mätt med konsumentprisindex, ca 90 miljoner kronor. Eftersom huvuddelen av kostnaderna för örlogsdepån var lönekostnader skulle motsvarande betalning för lika lång arbetstid idag vara drygt 587 miljoner kronor, mätt med löneindex för manlig industriarbetare/hantlangare.<sup>61</sup>

Mellankrigstiden

Mohögs mekaniska verkstad bedrev under hela mellankrigstiden verksamheten vid Gustafsvik som arrendator och byggde bl.a. bogserbåtar och varpbåtar åt träindustrin. Därtill gjorde man underhåll och reparationer på fartyg och båtar. I en bevarad dockningsjournal från 1922-1924 framgår att

man dessa tre år gjort 16 dockningar av civila fartyg. Dockningssäsongen varade från mitten av maj till början av oktober och man dockade in såväl större oceangående fartyg som mindre ångare men också ett segelfartyg. I journalen finns inga uppgifter om indockade militära fartyg.<sup>62</sup>

Arrendeavgifterna var emellertid inte tillräckliga för underhållet och tillsynen av anläggningen. Marinförvaltningen måste därför ta betydande belopp från anslaget till flottans nybyggnader och underhåll.<sup>63</sup> Därtill bekostade staten vissa nybyggnationer vid depån. Så byggdes exempelvis år 1927 sex stycken kolskjul om 2 400 kvm samt ett förråd till dessa, om 50 kvm. Samma år kom också en snickarbod om 70 kvm. År 1930 tillkom nya hölador och 1935 byggdes en snickeriverkstad. I vattnet utanför dockan bekostade Marinförvaltningen därtill två nya bojar, troligen förtöjningsbojar.<sup>64</sup>

I Ramvik, endast några hundra meter från dockan, anlades år 1922 ytterligare ett varv på mark som arrenderades från Marinförvaltningen.<sup>65</sup> En av initiativtagarna var civilingenjör Anders Ygberg, som hade varit arbetschef vid dockbygget på Gustafsvik, och som för dockarbetet hade byggt fyra armerade betongpråmar. Med erfarenheterna från Gustafsvik specialiserade sig AB Betonerade Järnfartyg därför på denna typ av pråmar. De tillverkade under slutet av 1920- och början av 1930-talet ett drygt 30-tal pråmar, främst för skogsindustrierna i närheten. Dessutom byggdes en flytdocka i betong som förutom i den egna verksamheten användes för underhåll av andra mindre fartyg. AB Betonerade Järnfartyg gjorde också vissa entreprenadarbeten för Marinen i Gustafsvik, bl.a. tillverkade de en ny ankarklocka.<sup>66</sup>

## Organisation

Under uppbyggnadstiden var byggnadschefen Karl Adolf Holmgren organisatoriskt placerad vid örlogsvarvet vid Stockholms station, där han var chef för byggnadsdepartementet. Han hade tidigare varit stationsingenjör vid Byggnadsdepartementet vid örlogsvarvet i Karlskrona. Holmgren avslutade sitt uppdrag i september 1924. Därefter blev Anders Ygberg Marinförvaltningens ombud vid Gustavsviks örlogsdepå, samtidigt som han drev AB Betonerade Järnfartyg. Till sin hjälp hade han en montör och en

hjälpmontör som båda var anställda av Marinförvaltningen.<sup>67</sup> Från år 1928 fick flottans landorganisation en fastare indelning genom marindistriktens tillkomst. Kommendanten i Hemsö fästning, som sedan 1927 varit sjöruddföringsbefälhavare, blev fr.o.m. 1933 även ställföreträdande marindistriktsbefälhavare samt i och med 1936 års försvarsbeslut chef för Norrlandskustens marindistrikt där också Gustafsviks örlogsdepå kom att ingå.<sup>68</sup>

#### Under andra världskriget

Under krigsårens förstärkta försvarsberedskap tillfördes Norrlandskustens marindistrikt chef samt viss stabs- och depåpersonal ur flottan.<sup>69</sup> I Gustafsvik fortsatte Mohögs även under krigsåren att arrendera docka, kajer, spåranläggningar, lyftkranar, verkstads- och förrådsbyggnader samt bostads- och expeditionslokaler vid Gustafsvik. Dessutom arrenderade de ett stort antal arbetsmaskiner och inventarier. Marinen behöll däremot den västra delen av området med bostadshus, pumphus, kolskjul, transformatorstation, luftskyddsrum, samt västra kajen.<sup>70</sup>

Under krigsåren tillkom också viss nybyggnation:

Artilleriförråd	Budgetår 1939/40
Verkstadsbyggnad (ombyggnad?)	Budgetår 1940/41
Transformatoriosk	Budgetår 1940/41
Förråd	Budgetår 1941/42
Skjul	Budgetår 1942/43
Barack	Budgetår 1942/43
Högspänningsanläggning med transformatorstationer samt yttre ledningsnät	Budgetår 1943/44

*Källa: KrA, Marinförvaltningen, Fortifikationsavdelningen, fastighetsregister 1944, 1953.*

Kostnaderna för denna nybyggnation var ca 220 000 kronor.<sup>71</sup> Dessutom ritade arkitektkontoret vid Kungl. Marinförvaltningens Fortifikationsavdel-



*s/s Africanic tillhörande Rederi AB Transatlantic, Göteborg i Gustafsviks docka 1923. Till vänster syns den senare nedbrunna gamla verkstadsbyggnaden. Foto: Merlo arkiv, Bildhotellet*

ning en rad nya byggnader för Gustafsvik. Förutom mer praktiska byggnader som båtskjul, materialförråd och kanslihus planerades också bostäder för olika kategorier, som en kasern med två våningar för 2 x 96 personer, bostäder för underofficerare, kaptensbostäder samt en majorsbostad. Därtill ritades en gemensam mäss- och matsalsbyggnad samt en särskild officersmäss. Dessa planer hänger förmodligen samman med de senare skrinlagda förslagen på att i Gustafsvik också upprätta en personaldepå.<sup>72</sup>

Även Hemsö kustartilleriförsvar hade viss verksamhet i Gustafsvik. Förutom det förråd som redan fanns i Notviken byggdes i Gustafsvik en barack under budgetåret 1942/43. Men de största investeringarna var de olika bergrum som sprängdes ut för skyddsrum, bensinförråd, ammunitionsförråd, torpedförråd och oljecisterner vid dockan och på Kalvarsön på andra sidan viken. Här byggde Marinförvaltningen 1942 dessutom en ny betongkaj.<sup>73</sup>

Under krigsåren installerades vattenledning såväl till bostäder, som till kaj och verkstadsbyggnader. Vattenledningarna kompletterades med brunn och uppfostringsverk. Samtidigt tillkom även avloppsledningar och nya elledningar. Dockområdet inhägnades med 800 meter staket bestående av järnstolpar med träribbor på kätting.<sup>74</sup> Även om dockanläggningen var inhägnad så angavs i arrendekontraktet att ortsbefolkningen skulle ha "fritt tillträde till ångbåtsbryggan å västra kajen för passagerar- och mindre styckegodstrafik". Vintertid omöjliggjorde dock den kraftiga isen såväl sjötrafik som in- och utdockningar. Dockan användes då i stället för vinterförläggning av fartyg.<sup>75</sup> I Gustafsviks docka byggde Mohögs 1944 i samarbete med AB Betonerade Järnfartyg, också ett lastfartyg där skrovet tillverkades av betong medan överbyggnaden gjordes av järn. Fartyget som fick namnet *Underås Sandtag II* var 33 meter långt och kom att vara hemmahörande i Enhörna i Mälaren.<sup>76</sup>

Marinen hade företrädesrätt till dockningar både av sina egna eller inhyrda fartyg, och i arrendekontrakten är det noga angivet hur samarbetet mellan Marinen och Mohögs skulle ske. Hade arrendatorn arbeten som beräknades ta mer än en månad måste t.ex. Marinen tillfrågas.<sup>77</sup> Och åtminstone en dockning gjordes för flottan när minkryssaren *Clas Fleming* sommaren 1942 råkade ut för ett mindre haveri och togs in för reparation.<sup>78</sup>

Gustafsvik och speciellt dockan var också ett militärt skyddsobjekt. Redan före kriget, 1934, hade Gustafsvik fått ett kulspjutbatteri. År 1940 fick Gustafsvik en luftvärnsautomatkanontropp med två 40 mm dubbla pjäser som skydd. Emellertid var den militära personalen tidvis hempermitterad, speciellt vintertid.<sup>79</sup> Under krigsåren användes tidvis depån av flygvapnet och ett par flygplan av typ T 2 baserades där från september till oktober 1942 sedan ryska ubåtar siktats i Bottenhavet. Också under juli-september 1943 baserades flygplan vid depån.<sup>80</sup>

Gustafsviks örlogsdepå spelade också en roll inom Operation Stella Polaris, som var en ytterst hemlig underrättelseoperation under krigsåren. Det gällde att i allra största hemlighet evakuera hela den finska signalspaningen från Finland till Sverige direkt efter att Finland ingått vapenstillstånd med Sovjetunionen i september 1944. Finska signalspanare hade haft ett tätt samarbete med svenskar men också med många andra, såsom polacker, estländare, tyskar, japaner och t.o.m. engelsmän. De var en utsatt

grupp och det ansågs därför viktigt att de med sina familjer liksom alla dess hemligheter skulle skyddas. Uppgifterna varierar men minst 750 personer och 500 packlådor med utrustning, teknik, koder och dokument skall ha fraktats över till Sverige. De fyra fraktfartygen hade som kodnamn Stella Polaris och färden gick framförallt från Kaskö söder om Vasa i Finland till Härnösand och Gävle i Sverige.

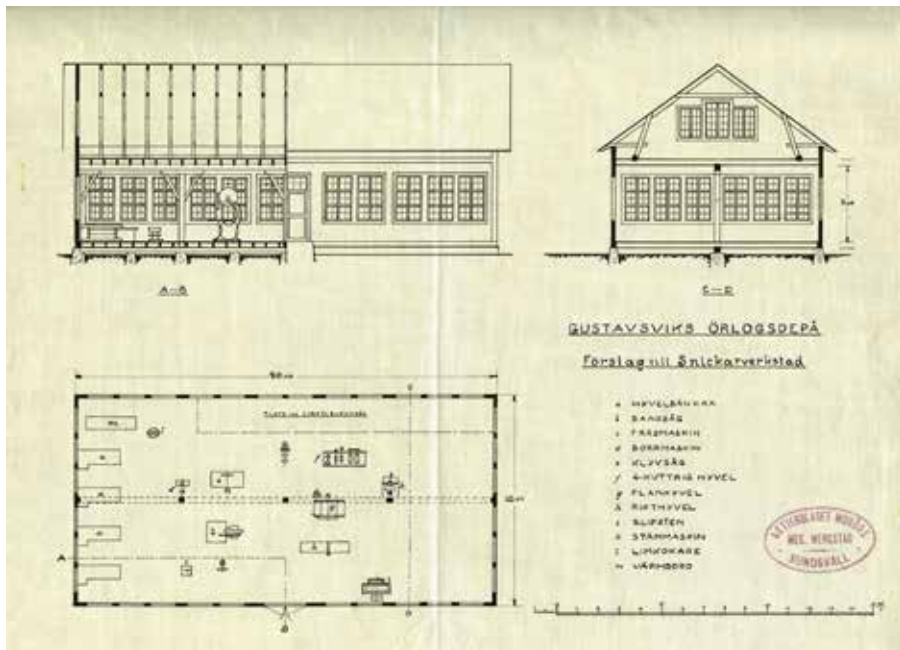
I Härnösand begärde tull, polis och socialförvaltning att få komma ombord på fartygen för att besiktiga last och förhöra personalen eftersom man inte var informerad om denna hemliga transport. För FRA var det viktigt att allt förblev hemligt så de tre finska fartygen *s/s Maininki*, *s/s Osmo* och *s/s Georg* fick i all stillhet ånga upp för älven till Gustafsvik. Eftersom de på låg inom militärt område kunde tull och andra civila myndigheter inte komma in för att göra visitation. Senare transporterades det hemliga materialet med ett chartrat fartyg till Stockholm där det förvarades tills det efter kriget delvis kom att brännas.<sup>81</sup>

## Efterkrigstiden

Vid de militära avrustningarna efter krigsåren kom frågan upp om Gustafsviks örlogsdepå och Hemsö fästnings fortbestånd. I 1945 års försvarskommittés betänkande, som kom 1947, föreslogs en nedläggning av Hemsö kustartilleriförsvar. Däremot ansåg man att det var viktigt att bevara Gustafsviks örlogsdepå eftersom det var nödvändigt för sjöstridskrafterna att ha tillgång till en bas på Norrlandskusten. Marinledningen uttalade sig däremot bestämt för att också Hemsö kustartilleriförsvar måste behållas eftersom:

En bas med så utsatt läge saknar reellt värde utan effektivt försvar. För att flottan skall kunna fullgöra sina uppgifter i riksförsvaret i detta område krävs oundgängligen att Hemsö kustartilleriförsvar bibehålles och att dettas stridsvärde förbättras.<sup>82</sup>

Hemsö inte bara bibehölls utan byggdes också kraftigt ut under 1950- och 1960-talen. År 1957 bytte också Norrlandskustens marindistrikt namn till Marinkommando Nord. Här ingick Gustafsvik örlogsdepå, Hemsö



Förslag till snickarverkstad. Källa: KrA.

Kustartilleriförsvar, Härnösands kustartillerikår samt Luleå marina bevakningsområde. Denna organisation gällde fram till den 30 september 1966 då depån formellt upphörde. Den kvarvarande verksamheten i Gustafsvik ingick därefter i Norrlandskustens kustartilleriförsvar, örlogsbasavdelningen.<sup>83</sup>

Mohögs Mekaniska Verkstad fortsatte under efterkrigstiden att arrendera anläggningen och hade en omfattande reparationsverksamhet i Gustafsvik. År 1948 dockades inte mindre än 72 fartyg och varvet hade 70 anställda för underhålls- och reparationsarbeten av bl.a. större transoceaniska lastfartyg. Dockan var den enda i Bottenhavet och den låg lämpligt till när fartygen efter att ha lossat i hamnar längs hela den svenska kusten var slutlossade innan de åter började lasta i någon av Norrlandshamnarna. Ett problem var dock att den 145 meter långa dockan började bli väl kort för de allt större fartygen. Dockan förlängdes runt år 1960 därför till 164 meter och fick djupet ökat till 10 meter.<sup>84</sup>

Mohögs gjorde också underhåll och reparationer till trä- och cellulosaindustrin, flottningsföreningar samt till Marinen, Kungl. vattenfallsstyrelsen, Kungl. väg- och vattenfallstyrelsen med t.ex. bilfärjor. Man byggde också flera bogserbåtar på 1950-talet.<sup>85</sup> Under 1950- och 1960-talen bestod anläggningen bl.a. av en ca 90 x 23 meter stor verkstadslokal med två traversbanor avsedda för plåtslageriet, smedja och en mekanisk verkstad. Därtill fanns i verkstaden järnvägsspår liksom kontor, omklädningsrum, matsal, mallvind m.m. Det fanns också tre förrådsbyggnader varav en var den tidigare smedjan. Dessutom fanns de två materialförrådsbyggnaderna, där den ena gjorts om till snickarverkstad samt en förrådsställare i gamla vändskivegropen. Vidare hade Mohögs rätt att disponera de delar av skyddsrummen som inte användes av Marinförvaltningen. Arrendetiden ökade också från två år på 1940-talet till tio år på 1950-talet. Det sista kontraktet från 1974 gällde hela 25 år.<sup>86</sup>

Vid Gustafsviksanläggningen genomförde Försvarmakten även efter krigsåren vissa om- och nybyggnader, t.ex. 1949 med en "betongfarbana". Marinen fortsatte också att använda delar av området om än i mycket begränsad omfattning. Till exempel skedde dockningar efter att örlogsfartygens propellrar skadats vid kollision med en flytande timmerstock, vilket var ett vanligt problem längs Norrlandskusten. På Kalvarvön, mitt emot Gustafsviksdockan, fanns på 1970-talet flera militärförråd, t.ex. minförråd samt utrustning för ett minröjningslag. Till skydd för dessa förråd fanns på plats en chef (underofficer/flaggunderofficer/kaptten) och två-tre förrådsmän, samt vid vissa tillfällen för bevakning även hundförare med hund.<sup>87</sup>

På 1970-talet genomfördes krigsförbandsövningar i Härnösandsområdet med flera tusen man då Gustafsvik kan ha använts, men det fanns många andra bra krigsförtöjningsplatser i området. Man kunde också använda tillfälliga krigsförtöjningsplatser med timmerbrötar som fendrar mellan fartyg och land. Flottans större fartyg kunde förtöja i Härnösands hamn eller ankra upp i området.<sup>88</sup> Enligt kontrakten kunde Marinen vid ett militärt beredskapstillstånd återta hela eller delar av det utarrenderade området. Mohögs skulle då inom tre månader föra bort sina egna byggnader, anläggningar och utrustning eller sälja dessa till Marinförvaltningen. Eftersom Gustafsvik formellt var en försvarsanläggning, som Marinen fortfarande hade viss verksamhet i, krävde Marinen att få förhandsbesked om ett ut-



ländskt fartyg skulle nyttja anläggningen. Sedan 1962 hade Mohögs inte heller rätt att anställa utländsk arbetskraft och var även vid övriga anställningar skyldiga att iaktta försiktighet.<sup>89</sup>

År 1975 sålde Marinförvaltningen byggnader och anläggningar inom det arrenderade området till Mohögs. Här ingick en 15-tons kran med fast uppställning, två 3-tons rälsgående kranar och en 20-tons mobilkran. Dessutom fick Mohögs rätt att riva den gamla verkstadsbyggnaden senast ett år efter det att en ny verkstadsbyggnad tagits i bruk. Försäljningen gällde inte dockan med pumphus, pumpmaskineri samt den östra kajen. Och fortfarande hade Marinen rätt att använda dockan för egna dockningar och reparationer, om det kunde ske utan störningar av arrendatorns drift. I samma avtal anges att Mohögs skulle frånträda samtliga hyrda bostäder och att alla dess hyresgäster i "Långa raden" skulle vara avflyttade före 1 januari 1975.<sup>90</sup> En förening bildades som köpte radhuslängan och den idag rivna fristående villan, "Bläckhornet". Mohögs fortsatte att arrendera marken medan Fortifikationsverket stod för den el som brukades vid anläggningen. Försvarsmaktens sista kvarvarande områden skall 1983 ha sålts till varvet.<sup>91</sup> I samband med varvskrisen på 1970-talet gick varven i Gustafsvik och Lunde samman och från 1976 övertog Lunde Varv och Verkstads AB formellt arrendet. Lunde varv flyttade sin verksamhet till Gustafsvik och från 1977 kompletterades varvsanläggningen med Lunde varvs flytdocka som lades utanför den östra kajen där det då också muddrades.<sup>92</sup> Man byggde därtill nya verkstadslokaler, 7000 kvm, för plåtslageri, maskinverkstad, snickeri, m.m. I skrovhallen kunde fartyg av stål eller aluminium med upp till 50 meters längd byggas inomhus. Vidare fanns goda kajutrymmen och förråd. Den gamla verkstadsbyggnaden användes som förråd, men brann senare ner. Verksamheten tycks ha varit omfattande och Gustafsvik fick på 1970-talet, i konkurrens med bl.a. Karlskronavarvet och Finnboda varv, t.ex. underhållsarbetet av isbrytarna *Thule* och *Oden*. Däremot kunde man inte ta in den något större isbrytaren *Njord* eftersom dockportarna var lite för smala. Men varvet hade förhoppningar om att bredda inloppet till dockan för att kunna ta in större fartyg.

Eftersom Lunde varv var ett väletablerat företagsnamn bedrevs verksamheten i Gustafsvik nu under namnet Lunde varv, Gustafsvik. Förutom själva skeppsbyggeriet gjordes här också legoarbeten för andra verkstäder

samt tillverkning av tyngre stålkonstruktioner för process- och verkstadsindustrin.<sup>93</sup> Mariningenjör Gösta Kaudern, en central person inom svenskt skeppsbyggeri under 1900-talets senare del, beskrev 1986 varvsanläggningen i Gustafsvik:

Sedan nyetableringen i Gustafsvik har 24 fartyg levererats och en större räkrälare för norsk beställare är under utrustning. Bland leveranserna förtjänar nämnas två passagerarfartyg till Waxholmsbolaget, färjor till Vägverket, fem transportbåtar till Marinen, tulljakter och en hel serie miljöskyddsfartyg till Generaltullstyrelsen, däribland det hittills största, TV 010, med dimensionerna 37 x 8,5 m. Årsomsättningen ligger omkring 40 milj. kronor.<sup>94</sup>

Ett av Lunde varvs i Gustafsvik nybyggen för Marinen var det nya torped- och robotbärningsfartyg *Pingvinen* som levererades 1975. Marinen använde Gustafsviks docka så sent som 1997 under övningen Nordvart när patrullbåten *Spejaren* togs in.<sup>95</sup>

Trots dessa satsningar fick verksamheten ekonomiska problem. Lunde varv och verkstads AB sattes 1992 i en konkurs som avslutades 1995. Sedan kom nya ägare som Ådalens Invest AB, Lunde Mekan AB samt Gustafsviks Varvs AB som i sin tur gick i konkurs 1996. Nuvarande ägare, 2014, är AB Härnösands Schakt- och Trädgårdsanläggningar. Delar av anläggningen är utarrenderad och man bedriver fortfarande viss reparationsverksamhet i dockan. Fortifikationsverket sålde så sent som 2013 de sista delarna av den militära verksamheten vid Gustafsvik på Kalvarsön, för lite drygt 2 miljoner kronor. Den bestod av två bergum om tillsammans ca 1200 kvm. Därtill ingick två träbyggnader, varav en anges som värmestuga, samt ett plåtskjul. Dessutom fanns två stycken betongbryggor.<sup>96</sup> På Hemsö fästning, som haft en nära koppling till Gustafsvik, gjorde värnpliktiga sin sista militärtjänstgöring 1989 innan anläggningen övergick till att bli en övningsanläggning. År 1992 lades också denna ner och Hemsö fästning blev ett statligt byggnadsminne med museum och konferensanläggning.

## Ett riksintresse

Gustavsvik är av Riksantikvarieämbetet utpekad som ett riksintresse för kulturmiljövården med motivet:

Örlogsdepå från 1916-19 ännu i bruk. (Militär miljö). Torrdocka och verkstäder. En av bostadslängorna för tjänstemän vid örlogsdepån är en av landets första radhusrader. I området ingår också sågverkssamhällen från 1800-talets senare del och jordbruksbyar i traditionellt höjdläge.

Området visar en ursprungligen militär miljö som berättar en unik historia om dess uppkomst och utveckling. Ett stort värde för riksintresset är att det är en levande miljö med pågående varvsverksamhet. Särskilda uttryck för riksintresset är bland annat den stora torrdockan med lyftkran och bevarad bebyggelse som pumphuset, transformatorbyggnaden och radhuslängan, alla uppförda under det tidiga 1900-talet.<sup>97</sup>

Vid mitt besök hösten 2013 fanns från uppbyggnadstiden dockan kvar även om den runt 1960 både förlängdes och fördjupades.<sup>98</sup> Däremot är dockportarna utbytta. Kvar var också pumphuset med huvuddelen av sin ursprungliga pumputrustning. Transformatorstationen fanns också kvar, men används idag för annan verksamhet. Den stora varvskranen var troligen även den ursprunglig. Av bostadshuset fanns endast radhuslängan "Pennskaftet" bevarat medan de andra byggnaderna hade rivits.

## Avslutande diskussion

Gustavsviks örlogsdepå byggdes av flottan för ett militärt behov men kom i huvudsak att användas för civil verksamhet. Skall man då anse att anläggningen blev misslyckad? Svaret är förmodligen nej. Redan 1907 gavs två syften för depå och docka: dels vara ett stöd för flottan, dels i fredstid vara av stor nytta för handelssjöfarten. Flottan har under lång tid, om än sporadiskt, använt anläggningen. Vid en krigssituation skulle dockan kunna ha en stor militär betydelse. Det är därför det planerades för en kraftig utbyggnad av anläggningen under andra världskriget. Men självfallet har



*KBV 181 från Umeå i Gustafsviks docka för reparation av roder. Närmaste dockningsmöjlighet fanns annars i Åbo. Foto: Linnea Tidäng, Länsstyrelsen Västernorrland, oktober 2013.*

Norrlandskusten haft ett mycket mindre utsatt läge efter första världskriget när grannen i öster, Finland, inte längre tillhörde den hotande stormakten Ryssland.

Gustafsviks docka måste också ses som ett stöd för näringsverksamheten i Norrland. Redan 1913 skrev Chefen för Marinstaben (CMS) att man borde "undersöka möjligheten för sjöfartsnäringen under fredstid att nyttiggöra den till örlogsdepån hörande dockan, då bristen på en sådan norr om Stockholm gjort sig starkt kännbar för den synnerligen livliga sjöfarten på Norrland".<sup>99</sup> Under lång tid har det funnits en inte obetydlig civil verksamhet vid Gustafsvik, periodvis med upp mot 120 anställda. Än viktigare är kanske det stöd till sjöfarten och exportnäringen längs Norrlandskusten som dockan kunnat ge under ett 70-tal år.

*Anmärkning:* Det har visat sig finnas förvånansvärt litet skrivet om Gustafsviks örlogsdepå. I trebandsverket *Svenska flottans historia* finns ca tio rader – annars har det nästan inte gått att finna något i den örlogshistoriska litteraturen. I skrifter om Kustartilleriet och dess historia finns däremot vissa uppgifter om Hemsö fästning som också har bäring på Gustafsvik. Däremot finns en hel del arkivmaterial, bl.a. ritningar, på Krigsarkivet främst från byggnationstiden. I Fortifikationsverkets arkiv finns också arkivmaterial från Gustafsvik varav Länsstyrelsen i Västernorrland har tagit kopior av bl.a. kontrakt. På Näringslivsarkiv i Norrland skall finnas en hel del arkivmaterial bevarat från Mohögs mekaniska verkstad och Lunde varv, men av praktiska skäl har det inte varit möjligt att denna gång studera detta. Bildmaterialet från verksamheten är mycket litet. Det finns på Merlo arkiv tillhörigt SCA några foton och på kontoret i den nuvarande verkstaden i Gustafsvik hänger ett foto på ett fartyg i dockan. Men något foto på den militära verksamheten eller arbetet under uppbyggnaden har jag inte lyckats finna. Inte heller har det gått att finna några flygbilder över anläggningen.

## Summary

In the decades preceding World War I, the Swedish navy was based at two locations, Karlskrona and Stockholm, both in the Baltic Sea. The Gothenburg naval base was closed in 1870 as the Swedish west coast was defended by the Norwegian fleet, Sweden and Norway being united at the time. As a result of Norway's independence in 1905 the situation changed. It became essential for Sweden to build her own capability in order to defend the entire Swedish coastline. In naval debates some argued that new bases on the Swedish west coast were not sufficient. Also the Gulf of Bothnia needed protection since Finland, across the Baltic Sea, was part of the Russian Empire, and the latter seen by Sweden as its most dangerous enemy in the event of war.

After surveying for suitable locations, the Swedish government decided to establish the new northern defence facility at Gustafsvik, on the lower banks of the deep river Ångermanälven, just to the north of the town Härnösand. The final decision was taken in the autumn of 1914, a few months after the outbreak of World War I. Due to financial constraints it was impossible to build a fully staffed naval base, and instead a naval depot with shipbuilding and repair facilities including dry-dock and workshop buildings was constructed. The Gustafsvik naval depot came about between 1916 and 1922. On its completion the political situation had changed. Finland had become an independent nation and as such no longer posed a threat to Sweden.

The naval depot formally remained a military facility for contingency reasons but the depot was leased to a civilian mechanical company that repaired Swedish and foreign commercial vessels carrying iron and forest products from the area during the summer months. During World War II and Finland's two wars against the Soviet Union, the military threat against the Swedish coastline in the Gulf of Bothnia increased once again. The military importance of Gustafsvik as a naval depot increased and plans were drawn up to extend the facility. In the post-war period the civilian operation of the shipyard continued. The depot was formally removed from the military organization in 1966. The shipyard continued its operation, however, until the 1990s, but to an increasingly smaller extent. The dry-dock is still intact and some repair work is carried out in what is probably the northernmost dry-dock of Europe.

## Käll- och litteraturlista

### *Arkivmaterial*

#### *Riksarkivet, Sjöförsvarsdepartementet:*

Kungl. Maj:ts nådiga proposition Nr. 60 till 1914 års andra lagtima riksdag angående sjöförsvarets ordnande. Del I flottan. / Bihang till senare riksdagens protokoll 1914, 1 saml. 30 häft Nr 60/.

Hemlig bilaga till Kungl. Maj:ts nådiga proposition Nr. 60 till 1914 års andra lagtima riksdag angående sjöförsvarets ordnande. Del I flottan. /1914 års Stats-Råds Protokoll över Sjöförsvarsdepartementets ärenden, jan-maj, AI a: 95 /.

Proposition till riksdagen ang. förvärv av mark för Gustafsviks örlogsdepå, 21 sept. 1917, ärende 3, dnr. 1791. Sjöförsvarsdepartementet, konseljakt 1917-09-21.

Proposition till Riksdagen ang. arbetena vid Gustafsviks örlogsdepå, 21 dec. 1917, ärende 9. dnr. 2545. Sjöförsvarsdepartementet, konseljakt 1917-12-21.

Proposition till Riksdagen ang. arbetena vid Gustafsviks örlogsdepå, 12 april 1918, ärende 10, dnr. 813. Sjöförsvarsdepartementet, konseljakt 1918-04-12.

Proposition till Riksdagen ang. arbetena vid Gustafsviks örlogsdepå, 8 nov. 1918, ärende 8, dnr. 2711. Sjöförsvarsdepartementet, konseljakt 1918-11-08.

Proposition till Riksdagen ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand, 18 feb. 1919, ärende 1, dnr. 3187/18. Sjöförsvarsdepartementet, konseljakt 1919-02-18.

Proposition till riksdagen ang. statsbidrag för anskaffande av maskinutrustning vid verkstadsanläggning vid Gustafsviks örlogsdepå, 16 jan. 1920, Ärende 8. Sjöförvarsdepartementet, konseljakt 1920-01-16.

Proposition till riksdagen ang. semester åt arbetare vid Gustafsviks örlogsdepå, 18 juni 1920, ärende 49, dnr. 1237. Sjöförvarsdepartementet, konseljakt 1920-06-18.

*Krigsarkivet:*

Stockholms örlogsvarv. Varvschefens kansli. E I Inkomna skrivelser. Volym 1, 1899-1903. Skrivelse från Varvschefen vid flottans station i Stockholm till Kongl. Marinförvaltningens intendenturavdelning.

Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser från byggnadschefen. Serie BI, vol. 1-3.

Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, Kontrakt. Serie EIII, vol. 1.

Stockholms örlogsvarv, Gustafsviks örlogsdepå, Dockningsjournal. Serie DII, vol. 1.

Marinförvaltningen, Fortifikationsavdelningen, förteckning över marinens fastigheter. Serie DII, vol. 3.

Marinförvaltningen, Fortifikationsavdelningen, byggnadsbeskrivningar. Serie FX, vol. 3.

Marinförvaltningen, Skeppsbyggnadsavdelningen, Ämnesordnade handlingar, Dossierer grupp 259, Gustafsviks örlogsdepå. F IIa, bunt 265.

Sjökrigshögskolan, Elevföredrag 1911-1912. Serie F III b, vol. 1. "Hvilka hamnar eller kustområden vid Bottenhafvet äga betingelse som blifvande replipunkt för vår flotta?".



Fortifikationsförvaltningens ritningsleverans 1976, Gustafsvik, Förteckningspärm 420 C:13, nr. 251.

Fortifikationsförvaltningens ritningsleverans 1985, Gustafsvik, Förteckningspärm 420 F:4, nr. 251.

*Flygvapenmuseum:*

Svenow, Hugo. Manuskript.

*Länsstyrelsen Västernorrland:*

EBH-stödet Västernorrlands län, F2280-0152 (MIFO-blanketten), Länsstyrelsens arkiv Dnr 577-3378-12.

*Internet*

[http://sv.wikipedia.org/wiki/Hunger\\_och\\_militardemonstrationerna\\_1917](http://sv.wikipedia.org/wiki/Hunger_och_militardemonstrationerna_1917), 12 januari 2015

<http://www.historia.se/Jamforelsepris.htm>, 14 november 2013

<http://fortvv2.capitex.se/beskrivning.aspx?guid=415RPVHHDEA9CQQI&typ=CMFastighet>, 12 januari 2015

*Muntlig information*

Karl Andersson, muntlig information, 24 september 2013.

S. O. Eriksson, muntlig information, 7 oktober 2013; och epost-information 18 mars 2015.

Anställda vid Nya Gustafsviks AB, muntlig information 8 oktober 2013.

## Litteratur

Andra försvarsberedningen (1911), *Bilagor till Andra försvarsberedningens principbetänkande angående arméns och flottans inbördes betydelse för Sveriges försvar* (Stockholm, 1914).

Andersson, Lennart, *Svenskt militärflyg: propellerepoken = [Swedish military aviation] : [the propeller era]* (Stockholm: Allt om hobby, 1992).

Axelson, Stig, *Från Vaggeryd till Biscaya: minnen från ungdomsåren, tiden till sjöss, tiden i flottan, Finlands underrättelsetjänst under fortsättningskriget, förbindelser med Danmark och Norge under kriget, operation Stella Polaris m.m.*, TPB (Enskede, 2007).

*Betänkanden, utlåtanden m.m. Bd. 4, Sjöförsvarets ordnande* (Stockholm, 1914).

Cedenhag, Birgitta, *Kulturhistoriska miljöer Härnösands landsbygd rapport nr 5* (Härnösand: Länsmuseum Murberget, 1983).

Cyrus, Allan, *Kungl. Kustartilleriet 1902-1952: vapenslagets historia utgiven av Kustartilleriinspektionen med anledning av Kungl. Kustartilleriets femtioåriga tillvaro som självständigt vapenslag* (Stockholm, 1952).

Danckwardt, Jean-Carlos, *Kustartilleriet i Sverige under andra världskriget*, (Stockholm: Marinlitteraturföreningen, 1992).

Hedström, Karl Erik, "Norrlandskustens marinkommandos historia", *Bäverposten, utgiven av HMG och KA 2 kamratförening, nr. 2/2000, 1-2/1991, 4/1997*. Härnösand

Johannesson, Martin, "AB Betonerade järnfartyg Ramvik", i Ångermanland Medelpad: årsbok för Ångermanlands och Medelpads hembygdsförbund, 1992/93.

*Kustförsvar: från kustbefästningar till amfibiekår. Kustartilleriet-Amfibiekåren 1902-2002*, utgiven av Marintaktiska kommandot, Hårsfjärden, 2002.

Lignell, Harald & Westerberg, Jan Olov (red.), *Västernorrlands län i ord och bild: en hundraårskrönika* (Göteborg: Antiqua, 1964).

Lybeck, Otto, "Örlogsstationen å Norrlandskusten", i *Vårt försvar: tidskrift / utgifven af Allmänna försvarsföreningen och Föreningen för befrämjande af Norrlands fasta försvar* (Stockholm, 1903)

Lybeck, Otto, "Till frågan om en örlogsstation å Norrlandskusten", i *Vårt försvar: tidskrift / utgifven af Allmänna försvarsföreningen och Föreningen för befrämjande af Norrlands fasta försvar* (Stockholm, 1905).

*Nya Varvet 1700-1950, Minnesskrift utarbetad av Försvarsstabens krigshistoriska avdelning* (Göteborg, 1950).

Parikka Altenstedt, Johanna, *Operation Stella Polaris: signalspanare på flykt* (Nacka: Efron & dotter, 2008).

*Rulla öfver svenska flottan: innefattande officerare samt civila ämbets- och tjänstemän vid de under Kungl. sjöfartsdepartementet lydande kårer och ämbetsverk.* (Stockholm, 1900, 1914).

Sandström, Anders Z., *Pansarfartyg åt Sveriges flotta: en studie om flottan och striden om F-båten 1906-1909* (Stockholm: Statens sjöhistoriska museum, 1984).

Stille, Åke, "Om de primära örlogsbaserna vid Östersjön och Nordsjön ur strategisk-geografisk synpunkt", *Forum Navale*, skrifter utgivna av Sjöhistoriska Samfundet, nr 12, 1954.

Sundsvall museum, *Industriminnen i Västernorrland del 5*, Härnösands kommun och del av Kramfors kommun: en inventering, Sundsvall, 1984-89.

Unger, Gunnar, "Örlogsbaser och varv från 1881 till andra världskrigets avslutande 1945", i *Svenska flottans historia: örlogsflottan i ord och bild från dess grundläggning under Gustav Vasa fram till våra dagar. Bd.3* (Malmö, 1945).

### *Tidningar och tidskrifter*

*Bäverposten*, utgiven av HMG och KA 5 kamratförening, Härnösand, 4/1992, 4/1997.

*Sydbrisen*, Karlskrona 1999.

*Tidskrift i sjöväsendet*, Karlskrona, 1920, 1977.

*Under svensk flagg: sjöfart, sjöförsvaret, sjöintressen: organ för Föreningen Sveriges sjöfart och sjöförsvaret: tidskrift för alla maritima intresserade med aktuellt om sjöfart, skeppsbyggen, sjöförsvaret och andra sjöintressen*, Föreningen Sveriges sjöfart och sjöförsvaret, Stockholm, 5/1986.

*Västernorrlands allehanda*, Härnösand, 1921, 1948.

*Tidskrift for søvæsen*, Sølieutenant-selskabet, København 1908, Årgång 79.

## Noter

- <sup>1</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition nr 60 1914, s. 134f.
- <sup>2</sup> Namnet Gustafsvik stavas i olika handlingar omväxlande med f och v. För att få texten ensartad har den äldre stavningen använts.
- <sup>3</sup> Nya varvet 1700-1950, s. 32.
- <sup>4</sup> Stille 1954, s. 14.
- <sup>5</sup> Sandström 1984, s. 62f.
- <sup>6</sup> Sandström 1984, s. 64ff; Lybeck 1903, s. 60-65; Lybeck 1905, s. 106-114.
- <sup>7</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Bilagor till andra försvarsberedningens principbetänkande, Stockholm 1914, s. 100f.
- <sup>8</sup> Kustförsvar 2002, s. 48 och 368.
- <sup>9</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand. 1919-02-18, ärende 1. PM rörande örlogsdepån vid Härnösand.
- <sup>10</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand. 1919-02-18. Ärende 1. PM rörande örlogsdepån vid Härnösand.
- <sup>11</sup> Cyrus 1952, s. 55-56, 61; Kustförsvar 2002, s. 371
- <sup>12</sup> Cyrus 1952, s. 55-56, 61; Kustförsvar 2002, s. 371.
- <sup>13</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Hemlig bilaga till proposition nr 60 år 1914, Del I flottan, s. 43.
- <sup>14</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition nr. 60 1914, del I flottan, s. 136.
- <sup>15</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand. 1919-02-18, Ärende 1. PM ang. anläggande av en örlogsdepå vid Härnösand.
- <sup>16</sup> Cyrus 1952, s. 55ff, 61; Kustförsvar 2002, s. 371; samt information S. O. Eriksson.
- <sup>17</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Hemlig bilaga till proposition Nr. 60 1914. Del I flottan, s. 43ff.
- <sup>18</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Hemlig bilaga till proposition Nr. 60 1914. Del I flottan, s. 43ff.
- <sup>19</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Hemlig bilaga till proposition Nr. 60 1914. Del I flottan, s. 45.
- <sup>20</sup> KrA, Sjökrigshögskolan. Elevföredrag 1911-1912.
- <sup>21</sup> KrA, Sjökrigshögskolan. Elevföredrag 1911-1912, s. 1.
- <sup>22</sup> KrA, Sjökrigshögskolan. Elevföredrag 1911-1912, s. 3ff.
- <sup>23</sup> KrA, Sjökrigshögskolan. Elevföredrag 1911-1912, s. 6f.
- <sup>24</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Hemlig bilaga till proposition Nr. 60 år 1914 angående sjöförsvarets ordnande. Del I flottan, s. 44
- <sup>25</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Hemlig bilaga till proposition Nr. 60 år 1914 angående sjöförsvarets ordnande. Del I flottan, s. 45ff.
- <sup>26</sup> KrA, Sjökrigshögskolan. Elevföredrag 1911-1912, s. 9f.
- <sup>27</sup> KrA, Marinförvaltningen, Skeppsbyggnadsavdelningen, Dossierer Grupp 259, bunt 266, Gustafsviks örlogsdepå. Brev från byggnadschefen 1917-12-04.
- <sup>28</sup> *Tidsskrift for Søværnen*, 1908, s. 579
- <sup>29</sup> KrA, Stockholms Örlogsvarv. Varvschefens kansli, inkomna skrivelser. Beskrivning för anläggning av Koldepot vid Kläpp.

<sup>30</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand. 1919-02-18. PM rörande verkstadsanläggningen för örlogsdepån vid Härnösand.

<sup>31</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. förvärv av mark för Gustafsviks örlogsdepå. 1917-09-21.

<sup>32</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. förvärv av mark för Gustafsviks örlogsdepå 1917-09-21.

<sup>33</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggande av en örlogsdepå vid Härnösand. 1919-02-18. PM ang. anläggande av en örlogsdepå vid Härnösand; Sundsvalls museum, Industriminnen i Västernorrland, s. 69f.; Cedenhag 1983, s. 53.

<sup>34</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. arbetena vid Gustafsviks örlogsdepå, 1918-04-12, Ärende 10. Skrivelse till Marinförvaltningen; KrA, Marinförvaltningen, Skeppsbyggnadsavdelningen, dossierer grupp 259, Gustafsviks örlogsdepå, bunt 265, månadsrapporter.

<sup>35</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition till Riksdagen ang. arbetena vid Gustafsviks örlogsdepå, 1917-12-21.

<sup>36</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. arbetena vid Gustafsviks örlogsdepå, 1918-04-12, ärende 10. Skrivelse till Marinförvaltningen.

<sup>37</sup> KrA, Marinförvaltningen, Skeppsbyggnadsavdelningen, Dossierer Grupp 259, bunt 266, Gustafsviks örlogsdepå. Skrivelser till Marinförvaltningen från byggnadschefen 1917-05-01; Wikipedia, Hunger och militärdemonstrationerna 1917. Internet 2014-12-17.

<sup>38</sup> KrA, Marinförvaltningen, Skeppsbyggnadsavdelningen, Dossierer Grupp 259, bunt 266, Gustafsviks örlogsdepå. Skrivelser till Marinförvaltningen från byggnadschefen 1917-09-10 resp. Knut Tengdahl 1917-10-29.

<sup>39</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand, 18 februari 1919, ärende 1. Skrivelse ang. handels- och sjöfartskommitténs förslag om anläggning av skeppsdockor.

<sup>40</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. arbetena vid Gustafsviks örlogsdepå, ärende 8, 1918-11-11.

<sup>41</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand, 1919-02-18, ärende 1.

<sup>42</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand, 1919-02-18, ärende 1. Skrivelse till Marinförvaltningen från byggnadschefen; *Tidskrift i sjöväsendet*, 1920, s. 12; KrA, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser. Skrivelse till Chefen för Ingenjördepartementet från byggnadschefen. Stockholms örlogsvarv.

<sup>43</sup> KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser. Skrivelse till Karlshälls granitindustri från byggnadschefen 1920-05-21.

<sup>44</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggande av en örlogsdepå vid Härnösand. 1919-02-18, ärende 1. PM rörande verkstadsanläggningen för örlogsdepån vid Härnösand; KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser. Protokoll 1923-09-28.

<sup>45</sup> Andersson 1992, s. 24; Flygvapenmuseum, Hugo Svenows manuskript.

<sup>46</sup> KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, Utgående skrivelser, vol. 1.

<sup>47</sup> *Västernorrlands allehanda*, 1921-12-01.

<sup>48</sup> KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, Utgående skrivelser från byggnadschefen, vol. I. Skrivelse 1921-12-09.

<sup>49</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. semester åt arbetare vid Gustafsviks örlogsdepå. 1920-06-18, ärende 49.

<sup>50</sup> KrA, Marinförvaltningen, Skeppsbyggnadsavdelningen, Dossierer Grupp 259, bunt 266, Gustafsviks örlogsdepå. Skrivelse till Marinförvaltningen från byggnadschefen 1918-08-16.

<sup>51</sup> KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser. Skrivelse till Chefen för Ingenjördepartementet från byggnadschefen 1921-06-16.

<sup>52</sup> KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser. Skrivelse till Chefen för Ingenjördepartementet från byggnadschefen 1919-04-24.

<sup>53</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand, 1919-02-18, ärende 1. PM rörande verkstadsanläggningen för örlogsdepån vid Härnösand, s. 5f; KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, kontrakt. Skrivelse till Marinförvaltningen från byggnadschefen 1920-11-19.

<sup>54</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggande av en örlogsdepå vid Härnösand. 1920-01-16, ärende 8.

<sup>55</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. statsbidrag för anskaffande av maskinutrustning vid verkstadsanläggning vid Gustafsviks örlogsdepå, 1920-01-16, ärende 8.

<sup>56</sup> KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet. Kontrakt.

<sup>57</sup> KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser. Skrivelse till Mohögs verkstad från byggnadschefen 1922-11-06.

<sup>58</sup> Cedenhag 1983, s. 53 ff.; KrA, Fortifikationsförvaltningens ritningsleverans 1976, ritning 1924-05-22.

<sup>59</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. arbetena vid Gustafsviks örlogsdepå, ärende 9, 1917-12-21; RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggande av en örlogsdepå vid Härnösand, ärende 1, 1919-02-18.

<sup>60</sup> RA, Proposition ang. ytterligare anslag för anläggande av en örlogsdepå vid Härnösand, ärende 1, 1919-02-18; KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser. Skrivelse till varvschefen, kungl. flottans varv i Karlskrona från byggnadschefen, 1922-11-11.

<sup>61</sup> Prismräknare från medeltiden till 2100. <http://www.historia.se/Jamforelsepris.htm>

<sup>62</sup> KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet. Dockningsjournal vid Gustafsviks torrdocka

<sup>63</sup> KrA, Marinförvaltningen, Skeppsbyggnadsavdelningen, Dossierer Grupp 259, bunt 270, Gustafsviks örlogsdepå. Vördsamt yttrande 1924-02-09.

<sup>64</sup> KrA, Marinförvaltningen, Fortifikationsavdelningen. Förteckning över Marinens fastigheter.

<sup>65</sup> KrA, Marinförvaltningen, Skeppsbyggnadsavdelningen, dossierer grupp 259, Gustafsviks örlogsdepå, bunt 270, kontrakt 1924-02-26.

<sup>66</sup> Johannesson 1992/93, s. 152ff; KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser. Skrivelse från byggnadschefen till professor J. Rosengren, Göteborg 1921-04-11; KrA, Stockholms örlogsvarv, Byggnadsdepartementet, Gustafsviks örlogsdepå, utgående skrivelser. Skrivelse från byggnadschefen om försäljning av de 4 prämarna 1924-06-17.

<sup>67</sup> KrA, Marinförvaltningen, Skeppsbyggnadsavdelningen, dossierer grupp 259, Gustafsviks örlogsdepå, bunt 270, skrivelse 1924-08-26 till Mohögs.

- <sup>68</sup> Information S. O. Eriksson.
- <sup>69</sup> Information S. O. Eriksson.
- <sup>70</sup> Länsstyrelsen Västernorrland. Kopior ur Fortifikationsverkets arkiv. Kontrakt 1942-07-27, 1944-09-29.
- <sup>71</sup> KrA, Marinförvaltningen, Fortifikationsavdelningen, fastighetsregister 1944, 1953.
- <sup>72</sup> KrA, Fortifikationsförvaltningens ritningsleverans 1985, Gustafsvik, Nr. 251; Unger 1945, s. 432
- <sup>73</sup> KrA, Marinförvaltningen, Fortifikationsavdelningen, fastighetsregister 1944, 1953.
- <sup>74</sup> KrA, Marinförvaltningen, Fortifikationsavdelningen, fastighetsregister 1944, 1953.
- <sup>75</sup> Länsstyrelsen Västernorrland. Kopior ur Fortifikationsverkets arkiv. Kontrakt 1942-07-27, 1944-09-24.
- <sup>76</sup> Johannesson 1992/93, s. 152ff.
- <sup>77</sup> Länsstyrelsen Västernorrland. Kopior ur Fortifikationsverkets arkiv. Kontrakt 1942-07-27, 1944-09-24.
- <sup>78</sup> *Bäverposten* 4/1992, s. 13.
- <sup>79</sup> Danckwardt 1992, s. 311; Hedström, *Bäverposten* 1/1990, s. 11f; *Bäverposten* 1-2/1991, s. 29.
- <sup>80</sup> Andersson 1992, s. 199.
- <sup>81</sup> Axelsson 2007, s. 81; Parikka Altensted 2008, s. 78ff.
- <sup>82</sup> Hedström, *Bäverposten* 2/2000, s. 16 f; Cyrus 1952, s. 72 f.
- <sup>83</sup> *Kustförsvar* 2002, s. 369f; *Sydbrisen* 1999, nr. 10, s. 6 f; Information S. O. Eriksson
- <sup>84</sup> Länsstyrelsen Västernorrland. Kopior ur Fortifikationsverkets arkiv. Kontakt 1951-02-21, 1961-12-30; *Under svensk flagg* nr. 5 1986, s. 50ff; *Västernorrlands allehanda*, 1948-06-15.
- <sup>85</sup> Länsstyrelsen Västernorrland, EBH-stödet Västernorrlands län, F2280-0152 (MIFO-blanketten), Länsstyrelsens arkiv Dnr 577-3378-12.
- <sup>86</sup> Länsstyrelsen Västernorrland. Kopior ur Fortifikationsverkets arkiv. Kontrakt 1974-06-26.
- <sup>87</sup> Information S. O. Eriksson.
- <sup>88</sup> Muntlig information från major S. O. Eriksson, Hemsö fästning samt kommandör Karl Andersson som 1971-1977 var chef för örlogsavdelningen vid Norrlands kustartilleriförsvar, NK.
- <sup>89</sup> Länsstyrelsen Västernorrland. Kopior ur Fortifikationsverkets arkiv. Kontakt 1951-02-21, 1961-12-30.
- <sup>90</sup> Länsstyrelsen Västernorrland. Kopior ur Fortifikationsverkets arkiv. Kontrakt, Köpeavtal 1974-06-26.
- <sup>91</sup> Muntlig information från anställda vid Nya Gustafsviks AB.
- <sup>92</sup> Länsstyrelsen Västernorrland. Kopior ur Fortifikationsverkets arkiv. Skrivelse från Fortifikationsförvaltningen till SCA 1976-02-12 ang. överlåtelse av arrenderätt; *Under svensk flagg* nr. 5 1986 s. 50 ff.
- <sup>93</sup> *Tidskrift i sjöväsendet* 1977, s. 170.
- <sup>94</sup> *Under svensk flagg* nr. 5 1986 s. 50 ff.
- <sup>95</sup> *Bäverposten* 4/1997, s. 8.
- <sup>96</sup> <http://fortvv2.capitex.se/beskrivning.aspx?guid=415RPVHHDEA9CQOI&typ=CM> Fastighet
- <sup>97</sup> Cedenhag 1983, s. 53 ff.
- <sup>98</sup> RA, Sjöförsvarsdepartementet. Proposition ang. ytterligare anslag för anläggandet av örlogsdepå vid Härnösand. 1919-02-18. PM rörande verkstadsanläggningen för örlogsdepå vid Härnösand.