

Nr 325.

Av herr **Wohlin m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till arbeten till motverkande av arbetslösheten.

Sett mot bakgrunden av den allvarliga utrikespolitiska situationen, framstår det nuvarande tidsläget som synnerligen illa valt för en ny svensk nedrustning. Det borde t. v. räcka med 1925 (för flottan 1927) års försvarsreduktion — en minskning med mer än 50 % av vår effektiva försvarsmakt — för att visa vår fredsvilja och vår benägenhet till rustningsminskning. Det borde nu vara andra för Europas fred farligare makters tur att följa vårt exempel.

Regeringen har också vid flera tillfällen förklarat, att dess avsikt icke är att föregripa den nu arbetande försvarskommissionen genom att nedbryta eller minska 1925 års försvarsordning. Av statsfinansiella skäl nödtvungna militära budgetbegränsningar skulle gå ut över försvarets s. a. s. löpande utgifter, icke över dess organisation.

Näppeligen äro dock dessa förklaringar förenliga med den behandling, som flottans ersättningsbyggnadsanslag undergått i årets statsverksproposition. Det viktigaste i flottans organisation är otvivelaktigt dess fartygsbestånd; det är grundvalen för personalorganisationen, och utan att denna grundval vidmakthålles, är personalorganisationens bibehållande till ringa nytta. De krigsrisker, som under den närmare framtiden kunna hota oss, torde väsentligen hava sammanhang med vårt läge vid »Östersjöns port» samt vårt innehavande av Gotland. Att marinen får en särskild betydelse för avvärjandet av dylika krigshot är uppenbart, varför ett försvagande av detta vapen i nuvarande situation synes oförsvarligt.

För att emellertid fullt ådagalägga konsekvenserna av den i årets statsverksproposition föreslagna nedskärningen i ersättningsbyggnadsanslaget är det nödvändigt att giva en historik över flottans ersättningsbyggnad under senare tid.

Vid världskrigets utbrott hade flottan en ganska akttningsbjudande styrka med en kärna av ej mindre än 10 pansarskepp. För denna flottas vidmakthållande uppgjordes och antogs av statsmakterna 1914 års *flottplan*. Planen omfattade en tidrymd av 20 år, 1915—1934, uppdelad på femårsperioder. Redan under första 5-årsperioden började, på grund av kristidens våldsamma prisstegringar, fullföljandet av denna plan att haka upp sig. Än värre blev det, då medel skulle beviljas för andra 5-årsperioden. Programmet för flottans vidmakthållande rann ut i sanden. Hösten 1919 tillsattes försvarsrevisionen, och i avvaktan på dess resultat uppsköts gång på gång påkallad ersättningsbyggnad för uttjänta fartyg. Under åren 1917—1924 (sålunda åtta

år) stapelsattes *ett enda stridsfartyg*, en u-båt (beviljad av 1921 års riksdag). Vad under de därpå närmast följande åren beviljades förmådde endast i någon mån *minska*, men alls icke *upphäva* fartygsbeståndets fortgående förfall. 1925 års riksdag insåg det hopplösa i att med en gång reparera dessa sedan ett tiotal år hopade underlåtenhetssynder. Förlusterna avskrevos; men den flottan, som nu fanns kvar, beslöt man att vidmakthålla genom ersättningsbyggnad. För att utreda vad härför krävdes, tillkallades 1925 års ersättningsbyggnadssakkunniga, vilkas uppdrag sålunda var att för flottans vidkommande draga konsekvenserna av 1925 års nedrustningsbeslut.

De sakkunniga hade rikligt tillfälle att studera vart underlåtenhetssynder på ersättningsbyggandets område snabbt leda hän. Detta framgår också av sammanställningen i tab. 1. Från åren 1921—22, då flottan befann sig på sin höjdpunkt, hade flottan till år 1931, som representerar hittillsvarande minimum, minskats från 39 till 19 fartyg, dess tontal från 69,500 till 33,685 ton, d. v. s. *flottan hade minskats till mindre än hälften*.

De sakkunniga, som hade att tillse att utvecklingen icke blev ännu mer katastrofal, hade till ordförande den nuvarande statsministern, herr P. Albin Hansson; bland dess övriga medlemmar märktes herr Bernh. Eriksson. Ur dess enhälliga betänkande må lämnas följande utdrag, som med hänsyn till dess logiska skärpa och principiella innebörd här delvis kursiverats:

»Grundvalen för sjövapnets hela organisation utgöres av flottans fartygsbestånd. Förutsättningen för att denna grundval skall bliva så fast som möjligt är, att en planmässigt ordnad, kontinuerlig förnyelse av fartygsmaterielen kommer till stånd. Härigenom vinnes önskvärd stabilitet i fråga om sjöförsvarets utgifter ävensom i personalorganisationen och i arbetsförhållandena på varven samt möjlighet att genom praktisk tillämpning ständigt tillgodogöra sig fartygsbyggnadsteknikens framsteg. Därtill kommer, att besparingar i fartygsbyggnadskostnaderna kunna ernås, genom att omfattningen av fartygsbyggandet i god tid preciseras.

Kostnaden för fartygsbeståndets förnyelse bör beräknas efter vissa livslängder för de olika fartygstyperna och så långt möjligt utgå med jämnt fördelade årsanslag. Särskilda omständigheter, såsom av den rådande marinpolitiska situationen eller andra orsaker betingat påskyndande av byggnadsverksamheten, ävensom teknikens utveckling eller inträffande prisfluktuationer kunna visserligen föranleda variationer i det årliga anslaget, *men så länge organisationen i sin helhet äger statsmakternas godkännande, bör ett med hänsyn till hela kostnaden för fartygsbeståndets förnyelse fixerat genomsnittsbelopp — flottans totala årskvot — vara att med säkerhet påräkna för flottans ersättningsbyggnad.*»

I överensstämmelse med sin så deklarerade ståndpunkt funno de sakkunniga, att med utgångspunkt från vissa bestämda livslängder för de olika fartygstyperna vidmakthållandet av 1925 års flotta fordrade ett årligt belopp — en »årskvot» — om 10½ miljoner kronor. Detta borde utgå under två på varandra följande 5-årsperioder; under den första med 9.2 miljoner kronor, under den andra med 11.9 miljoner kronor, allt per år räknat.

1927 års riksdag godtog den av de sakkunniga föreslagna sammansättningen av kustflottan, den hade vidare »intet att erinra mot det ersättningsbyggnadsprogram, som av de sakkunniga framlagts». Detta allmänna uttalande gällde hela 10-årsperioden. Vad beträffar de definitiva kostnaderna, band sig riksdagen endast för den första 5-årsperioden. För den andra perioden avstod riksdagen — också i enlighet med de sakkunnigas förslag — från att fixera de definitiva kostnaderna; byggnadsplanen borde granskas med hänsyn till eventuellt behov av modernisering och revidering omedelbart före sagda periods inträdande.

Detta var den mycket omtalade 1927 års flottplan, som gav flottan fast grund för sin verksamhet för — som då allmänt antogs — tio år framåt i tiden.

Flottans första »5-årsplan» fullföljdes planenligt under fyra år, men därefter började statsmakterna att ånyo överskjuta dagens bekymmer till morgondagen.

1932 års riksdag indrog 3.9 miljoner av de 9.2, vilken summa översköts till innevarande år (anledningen var att de pågående nybyggena icke krävde omedelbar likvidering till fullt belopp). Men i år artar det sig till att bli långt värre.

Den andra femårsperioden inträder den 1 juli 1933. I anslutning till 1927 års beslut, i vad detsamma avsåg 5-årsperioden 1933—1938, anbefalldes därför genom kungl. brev den 22 mars 1932 marinförvaltningen att efter samråd med chefen för marinstaben verkställa undersökning, huruvida med hänsyn till utvecklingens krav och föreliggande förhållanden en revision av 1927 års ersättningsbyggnadsprogram vore betingad. I underdånig skrivelse den 26 nov. 1932 meddelade myndigheterna, att annan ändring ej påkallades än viss modifikation beträffande u-båtstypen. Detta orsakade fördyring av u-båtarna. Den jagartyp, som alltjämt borde byggas, vore visserligen nu något billigare, än vad tidigare räknats med, men för att icke öka totalsumman utöver vad som 1927 avsetts för andra perioden, erfordrades dock viss inknappning i kostnaderna på annat håll, varför myndigheterna föreslogo en billigare vedettbåtstyp än den, som ingick i första perioden. De jämkningar, som med anledning härav av marinmyndigheterna föreslogos i 1927 års plan, framgå av tab. 3.

Myndigheternas förslag remitterades till försvarskommissionen, som dock avböjde att fatta ståndpunkt till 5-årsprogrammet, innan den allsidiga utredningen av försvarsfrågan slutförts; intill dess sagda utredning föreläge, borde frågan behandlas från fall till fall.

Så låg frågan, när den kom till regeringen. I statsverkspropositionen begärde regeringen för flottans ersättningsbyggnad a) till täckande av en del av 3.9 miljonersbristen från föregående år (för betalning av pågående fartygsbyggen tillhörande första perioden) 1.7 milj.; b) för påbörjande av en jagare tillhörande andra perioden 1.9 milj., s:a 3.6 milj. Vad som enligt 1927 års flottplan skulle hava beviljats är emellertid $3.9 + 11.9 = 15.8$ milj. kr. Skill-

naden mellan flottplanens siffra (15.8) och regeringens siffra (3.6) ger ett oangripligt mått på fjolårets redan beslutade och årets av regeringen föreslagna *värdeminskning av flottans fartygsbestånd*. Den siffra, som anger denna värdeminskning, uppgår till 12.2 milj. kr.

Av det ovanstående framgår, att vi åter med stora steg äro på väg in i 1917—1926 års bedrövliga förhållanden i fråga om flottans vidmakthållande. Det som icke betalas ett visst år, får man aldrig igen; det blir en del av fartygsorganisationen, som förtvinar och bortfaller. Ingen lär nämligen kunna förutsätta, att någon av de kommande årens riksdagar skulle vara benägen eller ens finna det möjligt att utom årets egen årskvot även bära de föregående (12.2 + 11.9 + 11.9 etc. milj. kr.).

Konsekvenserna av ett eventuellt inställande av flottans ersättningsbyggnad i likhet med vad som skedde åren närmast efter världskriget framgå av tab. 2. Av tabellen framgår, att år 1941 faller det första Sverigeskeppet för åldersgränsen (den ännu i kustflottan kvarhållna Oscar II överskred denna gräns redan år 1931). I verkligheten äro dock siffrorna väsentligt ogynnsammare än vad av tabellen — som, i enlighet med 1927 års plan, uppgjorts med förutsättning att fartygens levnadsålder börjar med året för *färdigställandet* — framgår. Rätteligen skola nämligen de båda återstående Sverigeskeppen anses uttjänta år 1942, om man anser en byggnadstid av 4 år som normal för ifrågavarande fartygstyp. För pansarskeppen Drottning Victoria och Gustaf V uppgick, huvudsakligen på grund av genom kriget försenade pansarleveranser från utlandet, byggnadstiden till 7 år. Rätteligen bör sålunda från 1942 års tonnagesumma (28,490 ton) dragas 15,200 ton, d. v. s. tonnagesumman år 1942 uppgår egentligen till 13,290 ton. Detta påvisar den överhängande faran av att ånyo beträda uppskovsvägen.

Allvaret i ovan omtalade siffror framhäves ytterligare, om man betänker hur långt fartygens livslängder äro uttänjda redan enligt 1927 års plan. Detta faktum framgår av nedanstående tabell.

Livslängder för fartyg i 1. linjen.

Fartygsslag	Enligt 1924 års proposition (grundad på marinmyndigheternas förslag)	Enligt 1927 års flottplan	Enligt internationellt betraktelsesätt (Londontraktaten 1930) ¹
Pansarskepp	20	24	16 ²
Jagare	16	20	12 ³
Ubåtar	12	14	13

¹ De livslängder, som segrarmakterna genom Versaillestraktaten bestämde för *tyska flottans* fartyg, voro, *räknade från stapelavlöpningen*: för pansarskepp och kryssare 20, för jagare 15 år. Räknat från *färdigställandet* — såsom skett i ovanstående tabell — böra dessa siffror reduceras till cirka 18¹/₂ och 14 år.

² För fartyg stapelsatta före 1920. Övriga 20 år.

³ För fartyg stapelsatta före 1921. Övriga 16 år.

Fartygsbeståndet i första linjen enligt 1927 års plan representerar en summa av c:a 225 milj. kronor. Man får härav begrepp om vilka mödosamt hopbragta värden det gäller att vidmakthålla — och som genom vanhävd kunna förspillas.

Det hade icke varit så mycket att säga om frångåendet av byggnadsplanen, om budgeten endast gått ut på att till varje pris *spara*. Nöden har ingen lag; den kan tvinga till frångåendet av även de mest välbetänkta planer. Men nu går icke budgeten endast ut på att *spara*, utan också på att bereda arbetstillfällen.

Det är icke ovanligt att vi i vårt land hämta exempel från England. Det skulle icke skada, om så skedde även i föreliggande fråga, och det kan därför vara av intresse att se, hur samma angelägenhet behandlats därstädes.

Engelska regeringen tillbakahöll länge beställandet av de örlogsfartyg, som ingingo i 1931 års nybyggnadsprogram. Orsaken torde hava varit tvåfaldig, dels en strävan att lätta trycket på den hårt belastade statsbudgeten, dels en önskan att främja nedrustningskonferensens arbete. Konferensen tog emellertid, som känt, föga intryck av denna försonliga, otvivelaktigt uppriktigt menade åtgärd; samtidigt ökades den engelska skeppsbyggnadsindustriens nödläge genom katastrofalt avtagande civila beställningar. Under intrycken härav beställdes i rask följd större delen av de örlogsfartyg, som ingå i 1931 och 1932 års program. Och de som ännu återstå skulle, enligt vad som beslutats, kontrakteras före utgången av sist förliden mars månad.

Detta innebär, att under loppet av åtta månader (aug. 1932—mars 1933) engelska skeppsbyggnadsindustrien tillfördes beställningar på ej mindre än 46 örlogsfartyg om sammanlagt 92,000 ton (fördelade med 28,000 ton på örlogsvärven, 64,000 ton på privatvärven). Läggas härtill de 4 fartyg av 1930 års program, som ännu ej äro färdigställda, så komma i vår ej mindre än 50 engelska örlogsfartyg om sammanlagt 116,000 ton samtidigt att vara under byggnad, d. v. s. mer än på många år.

Den engelska skeppsbyggnads- och mekaniska industriens arbetare hava verkat pådrivande på regeringen för att få till stånd detta ökade örlogsfartygsbyggande. Så uppvaktade den 3 sistlidne febr. en deputation från skeppsbyggnads- och maskinindustriarbetareförbundet, ledd av dess ordförande, amiralitetet i ovanstående syfte. Den 7 febr. offentliggjorde amiralitetet meddelande om nytecknade kontrakt på 13 fartyg om 27,600 ton och maskinanläggningen för en 7,000 tons kryssare.

Den engelska socialdemokratiens ledande organ, Daily Herald, kommenterar sagda förhållande under rubrik »År av arbete genom flottans beställningar». Tidningen uppgiver, att beställningarna placerats tidigare än ursprungligen avsetts, i syfte att lätta arbetslösheten. Kontrakten representera sammanlagt en summa av 132 milj. kronor, och tidningen beräknar, att 13,000 man få arbete inom skeppsbyggnads- och maskinindustrien genom amiralitetets senaste beställning.

Med den i England praktiserade beräkningen att för varje man, som selsättes inom sagda industrier, komma ytterligare två man, som få sysselsättning inom med dessa industrier samarbetande industrigrenar (gruvor, järn- och stålverk m. fl.), skulle endast den beställning av örlogsfartyg, som engelska staten kontrakterade den 7 febr., betyda att ej mindre än c:a 40,000 arbetslösa få arbete för flottan.

Vad angår vårt eget land äro förvisso även där skeppsbyggnads- och mekaniska industrierna i behov av allt det stöd, som kan givas desamma.

Beträffande *skeppsbyggnadsindustrien* lämnar tab. 4 en bild av dess läge nu, jämfört med närmast föregående tid. Därav framgår, att produktion och arbetarantal under senaste år nedgått med c:a 55 %. Denna ogynnsamma utveckling har under de månader, som förgått sedan årsskiftet, ytterligare fortgått. Visserligen torde någon minskning i arbetarantalet icke hava noterats, men då den säsongenliga ökningen uteblivit, är detta att i verkligheten betrakta såsom en försämring. Ifrågavarande industris allmänna utsikter (bedömda efter antalet beställningar och förfrågningar) hava också sedan årsskiftet undergått en avgjord försämring. Om ett av våra största varv berättade nyligen tidningarna, att dess arbetarstam, som före krisen uppgick till 2,500 man, nu nedgått till 600, och ändock arbetar en stor del av dessa endast varannan dag.

Vad beträffar arbetslösheten inom *metall- och maskinindustrien* innehåller Kungl. Maj:ts proposition nr 211 (sid. 22) vissa uppgifter. De arbetslösa antal uppgick den ³¹/₁ 1933 till 14,232 personer, och uppgick ökningen sedan den ³¹/₁₀ 1932 till 3,664 personer. I fråga om antalet arbetslösa står denna industrigren praktiskt taget i jämbredd med de övriga näringsgrenar, som hava att redovisa de största arbetslöshetssiffrorna.

Behovet av stöd för skeppsbyggnads- och med densamma samverkande industrier synes sålunda vara tillfyllest dokumenterat. Genom en statsbeställning av örlogsfartyg skänkes också sådant stöd i särdeles värdefull form. Endast en obetydlig del av kostnaderna för ett svenskt örlogsfartygs byggande går till utlandet. Huvuddelen av byggnadsanslaget går till arbetslöner för fartygets direkta byggande. Den väsentligaste parten i materielkostnaderna ligger också i arbetslöner, spridda över landet till en mångfald bruk och fabriker av skilda slag. Det beräknas, att av anslaget till ett krigsfartygs bygge gå 80—90 % till svenska arbetslöner.

Ersättningsbyggnad för flottan är sålunda ett utmärkt medel att motverka arbetslöshet inom vårt lands mekaniska industri. Det bör också betänkas, vilken fördel det måste anses innebära såväl för individerna som för samhället, att den mekaniska industriens högt specialiserade arbetare beredas tillfälle till arbete inom egen yrkesgren, i stället för att hänvisas till väg- eller annat grovarbete.

På grund av vad som anförts anse vi starka anledningar förefinnas att nu begära ökat anslag till flottans ersättningsbyggnad. Härtill bidrager också den plan för anordnandet av allmänna arbeten, som av chefen för socialdepartementet i Kungl. Maj:ts proposition nr 211 framlagts. Av sagda plan framgår, att den vida övervägande delen av de begärda anslagen till allmänna arbeten skulle gå till arbeten med anläggandet av vägar och skenfria korsningar samt schaktnings- och planerings- och därmed jämförbara grovarbeten.

Genom de föreslagna arbetena skulle icke den mekaniska industrin, och särskilt icke skeppsbyggnadsindustrin, erhålla nödigt stöd.

Väl kan man förstå, att det kunde synas motbjudande att motverka arbetslösheten genom *upprustning*; men här gäller det icke detta, utan endast ett *vidmakthållande* av vårt redan starkt reducerade sjöförsvär, något som i nuvarande oroliga tider för oss framstår som en bjudande plikt. I överensstämmelse därmed bör enligt vårt förmenande för flottans ersättningsbyggnad nu anslås den summa, som enligt 1927 års flottplan skall under instundande budgetår utgå. För detta anslag bör — för att icke föregripa försvarsutredningens arbete — påbörjas endast byggandet av sådana fartyg, om vars ändamålsenlighet för svenska förhållanden meningsskiljaktighet icke råder. Dit torde höra jagare, vedettbåtar och u-båtar.

För det enligt 1927 års plan för andra 5-årsperioden beräknade årsanslaget om 11.9 milj. kr. kunna instundande budgetår påbörjas samtliga till andra perioden hörande *lätta* fartyg, enligt nedanstående plan (milj. kr.):

F a r t y g s b y g g e	Anslag på 4. huvud- titeln	Anslag på 5. huvud- titeln till allm. arbeten	S:a
Överstående från 1. perioden ^{1 2}	1.7		
1 jagare å Karlskrona varv ¹	1.924		
1 jagare » privat varv		2.8	
4 ubåtar » » » å 1.3 milj.		5.2	
Vedettbåtar ³		1.89	
	3.624 ¹	9.89	13.514
Skuld till 1. per.			-1.7
Anslag till nybygge året 1933—34			11.814

Anslaget till nybygge budgetåret 1933/1934 skulle enligt ovanstående uppgå till 11,814 milj. kr., d. v. s. praktiskt taget den summa, som enligt 1927 års plan erfordras för flottans vidmakthållande. På 5 huvudtiteln skulle komma 9.89 milj. kr., vilken summa borde överflyttas till försvarsdepartementet att av sagda departement disponeras.

Den totala kostnaden för här föreslagna fartygsbyggen (inkl. i statsverkspropositionen upptagen jagare) uppgår (se Tab. 3) till 32.2 milj. kr. Dessa kostnader torde böra uppdelas på 3 år, vilket torde ungefär motsvara byggnadstiden för ifrågavarande fartyg. Detta skulle göra en medelårskvot av c:a 10.7 milj. kr.

Det kunde förväntas att under dessa tre år försvarskommissionen hunne slutföra sitt arbete, varigenom också pansarskeppsfrågan skulle klarna. För

¹ I enlighet med årets statsverksproposition.

² Återstår att betala under budgetåret 1934—35 kr. 2.2 milj. (3.9—1.7 = 2.2).

³ Hälften av de av myndigheterna föreslagna kr. 3.78 milj. föreslås för året 1933—34.

pansarskeppet enligt tab. 3 avsedda medel, 27.2 milj. kr., skulle vara orörda. För detta fartygsbygges finansiering skulle avses 5-årsplanens två sista år.

På grund av vad sålunda anförts få vi hemställa, att riksdagen måtte besluta,

att vid användningen av det anslag till arbeten, avsedda att motverka arbetslösheten, varom i Kungl. Maj:ts proposition nr 211 göres framställning, ett belopp av 9,900,000 kronor avses för ersättningsbyggnad av örlogsfartyg.

Stockholm den 20 april 1933.

Nils Wohlin.

Gunnar Bodin.

Eliel Löfgren.

Tab. 1.

Statistik

över sammansättningen av flottans 1. linje (kustflottan) åren 1914—1932. Statistiken är uppgjord på grundval av de livslängder, som beräknats av 1925 års ersättningsbyggnadssakkunniga (pansarskepp 24 år, kryssare och jagare 20 år, ubåtar 14 år; året för färdigställandet använt som utgångspunkt för bestämmandet av livslängden).

Antal fartyg.

	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Pansarskepp	10	10	10	10	10	10	10	11	11	9	9	8	6	5	4	4	4	3	3
Kryssare . .	7	7	7	6	4	3	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1
Jagare . . .	8	8	8	8	10	10	10	10	9	9	9	8	8	10	9	7	6	5	6
Ubåtar . . .	7	10	10	12	11	11	14	16	17	14	13	14	14	14	12	11	11	10	10
Summa	32	35	35	36	35	34	36	39	39	34	33	32	30	30	26	23	22	19	20

Tonnage.

	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Pansarskepp	37,850	37,850	37,850	42,100	42,100	42,100	42,100	53,600	53,600	46,200	46,200	46,200	35,000	31,200	27,400	27,400	27,400	22,800	22,800
Kryssare . .	11,050	11,050	11,050	10,200	8,500	7,650	6,800	6,800	6,800	6,800	6,800	6,800	6,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
Jagare . . .	3,680	3,680	3,680	3,680	4,800	4,800	4,800	4,800	4,340	4,340	4,340	3,880	3,880	5,980	5,520	4,600	4,140	3,680	5,320
Ubåtar . . .	1,250	1,800	1,800	2,170	2,065	2,065	3,325	4,265	4,735	4,230	4,090	4,635	4,635	4,635	4,135	5,045	5,045	5,405	5,405
Summa	53,830	54,380	54,380	58,150	57,465	56,615	57,025	69,465	69,475	61,570	61,430	61,515	50,315	43,615	38,855	38,845	38,385	33,685	35,325

Tab. 2.

Statistik

över sammansättningen av flottans 1. linje (kustflottan) åren 1933—1942, under förutsättning att ersättningsbyggnadsverksamheten upphörde. (Inberäknade äro under byggnad varande fartyg samt i 1933 års proposition föreslagen jagare.)

Antal fartyg.

	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942
Pansarskepp	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2 (0) ¹
Kryssare	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Jagare	6	6	6	7	7	5	5	5	5	5
Ubåtar	10	9	7	6	6	6	5	5	5	5
Summa	20	19	17	17	17	15	14	14	13	13 (11) ¹

Tonnage.

	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942
Pansarskepp	22,800	22,800	22,800	22,800	22,800	22,800	22,800	22,800	15,200	15,200 (0) ¹
Kryssare	1,800	4,750	4,750	4,750	4,750	4,750	4,750	4,750	4,750	4,750
Jagare	5,320	5,320	5,320	6,370	6,370	5,250	5,250	5,250	5,250	5,250
Ubåtar	5,405	5,245	4,305	3,835	3,835	3,835	3,290	3,290	3,290	3,290
Summa	35,325	38,115	37,175	37,755	37,755	36,635	36,090	36,090	28,490	28,490 (13,290) ¹

¹ Siffrorna inom parentes hänföra sig till anm. å sid. 6.

Tab. 3.

**Marinmyndigheternas förslag av 26 nov. 1932 till revidering
av 1927 års flottplan.**

	1927 års plan			Marinmyndigheterna		
	Antal	Kostnad pr. fartyg kr.	Summa kostnad kr.	Antal	Kostnad pr. fartyg kr.	Summa kostnad kr.
Pansarskepp	1	27,200,000	27,200,000 ¹	1	27,200,000	27,200,000 ¹
Jagare	2	6,940,000	13,880,000	2	6,800,000	13,600,000
Vedettbåtar	4	1,300,000	5,200,000	4	945,000	3,780,000
Ubåt-typ A	—	—	—	3	3,680,000	11,040,000
Ubåt-typ B	4	3,280,000	13,120,000	1	3,780,000	3,780,000
Summa			59,400,000			59,400,000

¹ Exklusive 100,000 kronor för ritnings- och förberedande konstruktionsarbeten, vilka beviljats under perioden 1928—1933.

Tab. 4.

Statistik över varvsindustriens läge.

År	Antal fartyg levererade	Totalt på levererade fartyg (svenska br. ton)	Antal arbetare i genomsnitt ¹
1923	17 st.	18,660 sv. br.	3838
1924	16 »	30,739 » »	4615
1925	36 »	52,350 » »	5709
1926	50 »	54,031 » »	5138
1927	35 »	59,546 » »	6015
1928	39 »	118,900 » »	7563
1929	57 »	117,970 » »	9114
1930	58 »	119,800 » »	9701
1931	34 »	125,490 » »	7004
1932	38 »	55,960 » »	4146

¹ Vid varv anslutna till Sveriges Varvsindustriförening.

