

Hemmelig.

Kap. 916 A og 955 B.

53

Dette eksemplar bedes tilbakelevert Stortingets kontor når saken er behandlet av Stortinget.

Innst. S. K.

(Tillegg 5 til budgett-innst. S. nr. 125 og tillegg til budgett-innst. S. nr. 128 a.)

Innstilling fra militærkomiteen om anskaffelse av jagere til Hærens flyvevåben og om motorfabrikasjonen ved Marinens minevesen.

(St. prp. nr. 1. Tillegg nr. 21, 1936.)

Til Stortinget.

I. Anskaffelse av jagere til Hærens flyvevåben.

I tiden 1930—34 blev det gjort forsøk med forskjellige jagere for å få fastsatt typen for jageropsetningen ved Hærens flyvevåben. Det opstod særlige vanskeligheter på grunn av at der ikke forelå nogen jager som var konstruert for anvendelse av den motortype (Panther) som skulde bygges ved Marinens minevesen. Under prøvene var bl. a. to fly blitt ødelagt. — Ved Stortingets beslutning av 2 mai 1934 (jfr. militærkomiteens innst. S. nr. 70, 1934) blev derfor departementet stillet fritt i valg av motortype — foreløbig for en serie av 10 jagere.

Under de efterfølgende prøver i 1934 — hvorunder deltok bl. a. den amerikanske jager Curtis «Hawk» med «Cyklone» motor — kom der tilbud fra det engelske firma Armstrong Siddeley om demonstrasjon av firmaets jager «Scimitar», som var konstruert nettop med anvendelse av «Panther»-motoren for øie.

Foruten disse to typer deltok i konkurransen det engelske fly «Gautlet» med «Mercury» motor og det italienske fly «Breda 27» med «Jupiter» motor.

Efter avsluttede prøver innstillet flertallet (2 mann) i den nedsatte jagerkommisjon flyene i følgende orden:

1. Curtis «Hawk».
2. «Scimitar».
3. «Gauntlet».

Overensstemmende med forslag fra Generalinspektøren for Hærens flyvevåben og jagerkommisjonens mindretall (1 mann av 3) bestemte departementet under 5 januar

1935 at «Scimitar» med «Panther» motor skulde legges til grunn som type for vår jageranskaffelse. Hensynet til den innenlandske fabrikasjon av motorer (på Horten) spilte en vesentlig rolle ved departementets avgjørelse.

Den 18 januar s. å. approberte departementet en kontrakt av 17 næstfør med firmaet om levering av 4 fly efter en pris av £ 4325 pr. komplett fly. Den samlede lisenspris for hjemmefabrikasjonen av typen utgjorde £ 4450 — tilsammen £ 21750 — inkl. pakning og frakt m. v. ca. £ 22500 = kr. 450 000. Leveringstid 4 + 1½ måned.

Efter at kontrakten var avsluttet og byggingen av flyene påbegynt ved moderfabrikken viste det sig at de garanterte ydelser med flyet ikke kunde tilfredsstilles med den motor som var forutsatt, nemlig «Panther IX».

Efter de forsikringer som blev avgitt av firmaet, erklærte imidlertid departementet sig under 19 mars 1935 enig med Generalinspektøren for Hærens flyvevåben i at kontrakten ikke skulde annulleres, ifall de fly som levertes, blev helt ut kontraktsmessige. Forutsetningen herfor var at firmaet forpliktet sig til å dekke alle våre foreløbige utgifter i forbindelse med nevnte kontrakt, dersom vi ikke kunde godta de fly som blev fremstillet til prøve til kontraktsmessig tid.

Den 28 oktober 1935 annullerte departementet den med firmaet oprettede kontrakt av 17 januar s. å. på grunn av at de 4 prøvefly ikke gav de kontraktsmessige fastsatte ydelser og fordi leveringstiden var betydelig overskredet. Annulleringen av kontrakten skjedde overensstemmende med for-

slag fra en til England sendt kommisjon bestående av Generalinspektøren for Hærens flyvevåben, direktøren ved Kjeller flyvefabrikk og to flyverofficerer.

Samtidig samtykket departementet i at nevnte kommisjon (med undtagelse av en av de to flyverofficerer) skulde reise til U. S. A. for å undersøke mulighetene for å skaffe brukbare jagerkonstruksjoner.

Denne kommisjon foreslo enstemmig anskaffelse av Curtis «Hawk».

Utgiftene hermed stillet sig slik:

Kjøp av 2 stk. «Hawk II»	\$ 56 800
Utstyr for disse	» 1 578
Lisens for «Hawk II»	» 20 000
Kjøp av 2 stk. «Hawk III» ca.	» 60 000
Eventuell tillegglisens for «Hawk III»	» 5 000
	ca. \$143 378
Pakning og frakt anslagsvis ... »	» 6 622
	Tilsammen ca. \$150 000
	ca. kr. 605 000

I skrivelse av 30 oktober 1935 meddelte firmaet Armstrong at det ikke kunde godta annullering av kontrakt av 17 januar s. å. og henviste i den anledning bl. a. til kontraktens bestemmelse om voldgift.

Under efterfølgende forhandlinger mellom departementet og de av firmaet til Norge sendte representanter tilbød firmaet sig å gå med på følgende mindelige ordning (og vilde under ingen omstendighet gå lenger):

1. Flyene («Scimitar») leveres straks — pakket og fraktfritt Oslo — med luftdyktighetsbevis og med sertifisert motor for maks. 2450 omdr./min. Flyenes maksimumshastighet skal da ligge innenfor kontraktens toleranser (ca. 343 km), men med for liten stigehastighet (ca. 14,8 min. til 6 000 m, mens efter kontrakten 11,6 — 3 pct.).

Firmaet garanterer å få motoren sertifisert for 2660 omdr./min. i løpet av 1 å 2 måneder og at de leverte 4 motorer på stedet da straks vil bli forandret av firmaets folk og for dets regning overensstemmende med den sertifiserte type-motor. — Flyene skal da (overensstemmende med de allerede avholdte prøver på Martlesham) tilfredsstillende de kontraktsmessige ydelser.

2. Den samlede kontraktssum for lisensen og 4 fly ca. £ 22 500 (inkl. pakning og fragt) reduseres av firmaet til i alt £ 12 000 således at der utover det tidligere allerede betalte beløp £ 8 650 ytterligere erlegges ialt £ 3 350 = ca. kr. 67 000.

Under 16 desember 1935 blev det avsluttet tilleggskontrakt med firmaet i alt vesentlig overensstemmende med foranstående — dog med den tilføielse at restbeløpet £ 3 350 skulde erlegges innen 10 mars 1936, men eftergis helt uten protest, ifall Armstrongs forpliktelser efter tilleggskontrakten om forandring av motorene ikke var opfyllt innen 1 mars 1936.

Grunnen til at firmaet Armstrongs forlikstilbud blev antatt av departementet kan oppsummeres slik:

- a. Der var allerede betalt ca. kr. 173 000 som ikke kunde fåes tilbake før voldgiftssaken eventuelt var vunnet.
- b. Anskaffelse av Curtis «Hawk» betinget ekstraordinær bevilgning til flyvemateriell for inneværende termin.
- c. Usikkerhetsmomentet ved voldgiftssaken, som kunde bli både komplisert og langvarig. Hvis saken, mot formodning, ikke blev vunnet, måtte det foruten allerede utbetalte kr. 173 000 ytterligere betales ca. kr. 227 000, altså i alt ca. kr. 450 000 som ikke kunde dekkes uten ekstraordinær bevilgning.
- d. Forlikstilbudet var økonomisk så favorabelt at der kunde settes større fart enn påregnet på den forsinkede jageranskaffelse (med motorer).
- e. Man undgikk et motsetningsforhold like overfor et ansett engelsk firma.
- f. Motorspørsmålet.
«Scimitar» er det eneste jagerfly som er konstruert for den motortype (Panther) som fremstilles på Horten. En annen flytype vilde derfor vanskeliggjort denne fabrikkasjon.
- g. Forskjellige usikkerhetsmomenter vedrørende de foreslåtte «Curtis»-typer, — spesielt «Hawk III» (med optrekkbart understell) som ikke var prøvet med ski og i det hele tatt ikke fløiet av nogen norsk flyver.

De bestilte 4 fly ankom til Kjeller i januar 1936 og er delvis prøvfløiet med uforandret motor. Da forandringen av motorene ikke var avsluttet innen 1 mars d. å. er der den 17 april d. å. avsluttet en ny overenskomst med firmaet, hvorved restbeløpet £ 3 350 reduseres til £ 1 350. Samtidig forplikter firmaet sig til å ta tilbake de for flyet bestilte halvfabrikata, ifall «Scimitar» ikke blir bygget i Norge. — Dermed skulde alle hittidige tvistesporsmål mellom partene være oppgjort.

Da tilleggskontrakten av 17 desember f. å. blev inngått av departementet forelå der ingen

uttalelse om at flyet «Scimitar» var risikabelt å fly med — tvert imot.

Derimot har det ved de på Kjeller foretatte prøveflyvninger med ski vist sig at understellet er for svakt for bruk av ski. (Firmaet har imidlertid aldri garantert noget herom, heller ikke i kontrakten av 17 januar 1935.)

Det er oplyst at moderfirmaet etter 17 desember f. å. ikke kommer til å fremstille «Scimitar»-typen, idet firmaet under den pågående oprustning i England har fått store bestillinger på andre jagertyper.

Generalinspektøren for Hærens flyvevåben slutter sig til et forslag fra Hærens flyvevåbens konstruksjonsråd om at der påny optas forhandlinger med «Curtis», U. S. A., og at der gåes til kjøp av to fly av hver av typene «Hawk» II og III.

Efter rådets mening bør det nu ikke bli spørsmål om å bygge «Scimitar» hos oss.

Departementet anfører:

Efter den stilling jagersaken nu er kommet i ved de seneste erfaringer vedrørende «Scimitar» — en flytype som det nu neppe bør bli tale om å opta til fabrikasjon her hjemme (typen er så vidt vites ikke antatt i noget land) — finner departementet, alt tatt i betraktning, at der bør foretas fornyede undersøkelser for å søke tilveiebragt en moderne jagertype for Hærens flyvevåben.

For herunder å kunne stå mest mulig fritt i valget av en flytype, bør man også stå fritt i valg av motortype, da de fleste flytyper konstrueres i forbindelse med bruk av en bestemt motortype.

Da ingen jagertype f. t. er konstruert for eller anvender «Panther»-motorer vil det da neppe bli spørsmål om leveranse av motorer fra Marinens minevesen til den første jageropsetningen i Hærens flyvevåben.

Komiteen er enig i at departementet stilles fritt i valg av jagertype til Hærens flyvevåben, men vil bemerke:

Det er forutsetningen at motorfabrikasjonen på Horten inntil videre fortsetter, og at også våre fremtidige jagerfly søkes utstyrt med innenlands fremstillede motorer i den utstrekning dette praktisk lar sig forene med de militære og flytekniske krav til jagere.

II. Motorfabrikasjonen ved Marinens minevesen på Horten.

Spørsmålet om fabrikasjon av flyvemaskinmotorer ved Marinens minevesen blev tatt op i 1930.

Da minevesenet på den tid hadde avsluttet en større torpedoleveranse og det foreløbig ingen utsikt var til å få nogen ny leveranse til utlandet, var det med de bevilgninger som

Marinen den gang kunde få til nybygging, torpedo- og minefabrikasjon, nødvendig å finne annet passende arbeide for å skaffe beskjeftigelse for arbeidsstokken, men ikke minst for å få en rasjonell utnyttelse for vårt eget behov av de verdifulle verksteder med sitt gode maskinelle utstyr.

Ved valget av supplerende arbeide for torpedofabrikken blev det særlig lagt brett på å få tilfredsstillt følgende hensyn:

Arbeidet måtte ligge best mulig an for verkstedets utstyr og for driften forøvrig, herunder arbeidernes spesielle erfaring og innsikt. Man måtte i størst mulig utstrekning utnytte det utstyr man allerede hadde, så anleggskostningene blev minst mulig og man måtte søke å undgå konkurransen med annen allerede eksisterende innenlandsk produksjon.

Minevesenet reiste da spørsmålet om fremstilling av flymotorer.

Forutsetningen var at det skulde avsluttes kontrakt med et utenlandsk motorfirma om bygging av dette firmas motorer efter lisens.

I skrivelse av 18 februar 1931 til Stortinget har departementet i store trekk redegjort for de fordeler en innenlandsk produksjon vilde medføre, idet det blandt annet blev anført:

«Forsvaret vil bli uavhengig av utlandet, hvilket er av største betydning.

Kjennskapet til motormateriellet innen landet vil bli betraktelig fremmet, således at man får bedre betingelser for å følge med i den utvikling som foregår på dette område, og det blir derved større muligheter for å utvikle en type som er spesielt avpasset for norske forhold.

De beløp som nu går til utlandet vil i det vesentlige bli innen landet.

Fabrikasjonen vil, forutsatt en rimelig produksjon, 10 à 12 motorer om året, skaffe beskjeftigelse for omkring 50 ingeniører og arbeidere.»

Med de bevilgninger som på den tid stod til rådighet for de to flyvevåben kunde man regne med en årlig anskaffelse av 12 motorer. I en lisensperiode på 7 år skulde dette gi 84 motorer.

Minevesenet fant det fullt økonomisk forsvarelig å påta sig denne fabrikasjon.

Efter drøftelse og utredninger og efter en studiereise i utlandet blev man stående ved å anbefale de luftavkjølede motorer av Armstrong—Liddeleys konstruksjon.

Minevesenet regnet i sine overslag med en bevilgning på kr. 300 000.

Departementet foreslo en bevilgning på kr. 300 000. Efter innstilling fra militærkomiteen bevilget Stortinget kr. 220 000 17 juni 1931.

Angående de manglende kr. 80 000 fremholdt komiteen i sin innstilling at nedsettelsen av de kr. 80 000 midlertidig kunde erstattes av det til Hærens og Marinens flyvevåben for terminen 1931—32 bevilgede beløp idet disse våben senere får beløpet godtgjort ved kjøp av motorer fra fabrikken.

Når bevilgningen blev redusert med kr. 80 000 måtte det selvsagt opstå et tilsvarende underskudd. Dette har også vist sig å bli tilfelle, idet minevesenet har en deficit på kr. 80 000 på anskaffelse av verktøi til motorfabrikasjonen.

Minevesenet hadde i sitt overslag regnet med 80 motorer.

Innen fabrikasjonen kom i gang blev det innkjøpt fra lisensfirmaet 22 motorer. Det antall Minevesenet hadde å regne med blev således ca. 60 motorer. Siden fabrikasjonen kom i gang er der påbegynt 2 grupper, hver på 10 motorer. Av den første gruppe er 9 motorer avlevert til de to flyvevåben. De resterende 11 motorer som er under arbeide blir ferdig i løpet av inneværende kalenderår.

I henhold til militærkomiteens ovennevnte uttalelse om at beløpet midlertidig skulde dekkes av bevilgningen til de to flyvevåben for 1931—32 har man gått ut fra at forutsetningen har vært at beløpet før eller senere måtte bli etterbevilget. Man har dog ikke villet opta noget forslag herom forinnen man fikk se om en del av beløpet muligens og i tilfelle hvor meget kunde dekkes av et fremtidig overskudd på motorfabrikasjoner.

Hvis Minevesenet for fremtiden unddras leveransen av motorer til Hærens jagerfly, kommer motorfabrikasjonen i en helt annen stilling enn den stod da fabrikasjonen blev satt i gang. Da Hærens flyvevåben i den nærmeste tid fremover kun skal forarbeide jagerfly, vil det i tilfelle ikke komme til å avta flere motorer enn hvad der trenges til de fly som det allerede har. Hertil trenges efter hvad er opgitt kun 8 motorer når der ikke regnes med nogen reservemotorer. Å vedlikeholde en flymotorfabrikasjon alene for Marinens behov lar sig ikke gjøre. Av hensyn til produksjonsomkostningene kan der nemlig ikke settes i arbeide mindre grupper enn på 10 motorer. En reduksjon på bare 2 motorer til 8 motorer vil medføre at motorenes pris straks vil øke. Marinens flyvevåben vil imidlertid med de nuværende bevilgninger ikke kunne avta mer enn 2 å 3 motorer pr. år, det vil si ca. en fjerdepart av den nødvendige årlige produksjon. I betraktning av disse forhold har departementet funnet å burde la Marinens minevesen utrede spørsmålet om den fremtidige motorfabrikasjon sett i forbindelse med driften ved torpedofabrikken.

Minevesenets redegjørelse foreligger i vedlagte skrivelse til departementet av 2 april d. å. (utrykt bilag). Efter Minevesenets mening står følgende 4 alternativer til rådighet:

1. *Nedleggelse av motorfabrikasjonen efter at de 11 motorer som nu er under fabrikasjon er levert, uten påfølgende opsigelse av arbeidere.*
2. *Fabrikasjonen av motorer av typen Panther II fortsetter til det planlagte antall 84 er nådd. Ingen opsigelse av arbeidere.*
3. *Nedleggelse av motorfabrikasjonen og samtidig for minskning av arbeidsstokken.*
4. *Fabrikasjonen av motorer Panther II fortsettes og samtidig treffes de nødvendige forberedelser — forarbeidelse av verktøi m. v. — for overgang til fabrikasjon av motorer av typen X.*

Angående de forskjellige alternativer skal bemerkes:

Alternativ I.

På de 20 motorer som hitinntil er satt i arbeide har Minevesenet et underskudd på kr. 80 000. Dette underskudd vil først kunne oparbeides ved de 30 siste motorer av de 84 som Minevesenet hadde lagt til grunn for sine beregninger for motorfabrikasjonen.

Ifølge lisenskontrakten med firmaet Armstrong Siddeley er Minevesenet forpliktet til i løpet av lisensperioden (7 år) å betale avgift («Royalty») av i alt 70 motorer innen utgangen av 1938. Til fradrag i ovennevnte antall går 46 motorer, nemlig de tidligere nevnte 42 motorer som er innkjøpt fra moderfirmaet eller forarbeidet av Minevesenet samt de 4 motorer av Panther X som er levert med Hærens 4 jagermaskiner av Scimitar-typen. Tilbake blir således 24 motorer, for hvilke avgiften beløper sig til kr. 44 400. Herav forfaller kr. 7 400 i terminen 1936—37 og kr. 18 500 i hver av de derpå følgende to terminer.

Til ovenstående kommer de forannevnte kr. 80 000 som ikke blev bevilget av de kr. 300 000 som Minevesenet hadde regnet med til anskaffelse av lisens, verktøi og maskiner.

Når motorfabrikasjonen unddras Minevesenet, må dets produksjonskonto økes med kr. 165 000 for terminen 1936—37 og senere med kr. 200 000 årlig.

De nødvendige tilleggsbevilgninger (utover de nuværende) til Minevesenet blir således: For terminen 1936—37 kr. 160 000

+ 7 400 + 165 000	kr. 332 400
1937—38 kr. 200 000 + 18 500 ...	» 218 500
1938—39 kr. 200 000 + 18 500 ...	» 218 500

Tilsammen, avrundet kr. 770 000

For senere terminer må Minevesenets anskaffelseskonto økes med kr. 200 000.

Foruten ovenstående bevilgninger, som ikke kan kommes forbi, og må gis, kommer så at av den i fabrikken nedlagte kapital på ca. kr. 220 000 må ca. kr. 160 000 ansees for tapt.

Det samlede direkte pengetap blir altså

kr. 160 000 + 160 000 + 44 400 kr. 364 400.

For uten dette direkte tap fåes et indirekte tap i arbeidslønn på ca. kr. 145 000 årlig, som går til utlandet.

Alternativ II.

Når de 11 motorer som nu er i arbeide ved Minevesenet blir ferdig og avlevert, vil der som tidligere nevnt i alt være levert 42 motorer. Der mangler således ytterligere 42 før det planlagte minimumsantall 84 nåes. Disse 42 kan med jevn drift bli ferdige på 4 år regnet fra 1 januar 1937.

Departementet skal kun bemerke at man for tiden ikke kan ha den nødvendige oversikt over hvordan disse motorer i tilfelle skulde kunne avtas og anvendes.

Alternativ III.

Hvis Minevesenets produksjonskonto ikke økes som angitt under alt. I, må ca. 40 voksne arbeidere opsies etter hvert som motorene innen utgangen av inneværende kalenderår blir ferdige. En så vidt stor innskrenkning av arbeidsstokken vil imidlertid medføre at driften ved verkstedene ikke blir rasjonell, hvilket igjen har til følge at alt annet arbeide fordyres.

Til dekning av underskudd ved den motorfabrikasjon som hitinntil har foregått og til avgift til Armstrong Siddeley må i tilfelle bevilges kr. 204 400, hvorav kr. 167 400 må bevilges straks.

Det samlede direkte og indirekte tap blir som ved alt. I kr. 364 400 og det årlige tap i arbeidslønn kr. 145 000.

Alternativ IV.

For overgang til fabrikasjon av motorer av type Panther X må der forarbeides en hel del nytt verktøi. De hermed forbundne utgifter er av Minevesenet beregnet til kr. 80 000 som i tilfelle må fåes som en bevilgning.

Forutsatt at Panter II produseres i den utstrekning som nevnt under alt. II, blir forholdet ellers som der anført. Minskes antallet, vil man på samme måte få et større eller mindre underskudd å dekke.

Ved dette alternativ vil Minevesenet om 1 à 2 år stå rustet til å møte et krav på en sterkere motortype.

Departementet har spurt Minevesenet om

en midlertidig stans i motorfabrikasjonen var mulig hvis man fikk en tilsvarende bevilgning til annen produksjon.

Minevesenet fremholder at en midlertidig stans vil volde store vanskeligheter i driftsledelsen, likesom det vil medføre en overskridelse på ca. kr. 30 000 på andre konti hvis man skulde undgå opsigelsen av arbeidere.

Departementet anfører at det vilde anse det meget uheldig om man nu skulde være nødt til å nedlegge motorfabrikasjonen etter at den er kommet så godt i gang og har vist så gode resultater. De nødvendige motorer må i tilfelle innføres fra utlandet.

Det har vært fremholdt at man ved innlandsk motorfabrikasjon har måttet innføre forskjellig fra utlandet. For Marinens flyvemaskinfabrikk er man for mer enn 90 pct. avhengig av utlandet.

Minevesenet har søkt å gjøre sig mest mulig uavhengig og har satt i gang fabrikasjon av krumtappaksler, stempler m. v.

Imidlertid vil det som foran nevnt ikke la sig gjøre å opprettholde en flymotorfabrikasjon bare for Marinens behov, men da spørsmålet om anvendelse av Minevesenets motorer i Hærens fremtidige jagerfly ikke ennå er definitivt avgjort, bør det heller ikke ennå treffes nogen avgjørelse med hensyn til eventuelt å nedlegge motorfabrikasjonen. Det er ennå ved de 2 flyvevåben behov for flere motorer av den type som nu er i arbeide, og av hensyn til arbeidsforholdene ved torpedofabrikken bør da Minevesenet snarest kunne sette i arbeide en ny gruppe på 10 motorer, dels til fly som allerede er i arbeide, dels til fly som aktes påbegynt senere. Hærens og Marinens flyvevåben er forutsatt i sin tid hver å overta 5 av disse motorer.

For at Minevesenet skal kunne få de nødvendige midler til fortsatt fabrikasjon, må de 11 motorer som for tiden er under fullførelse kunne avtas fra fabrikken i løpet av kommende budgett-termin. Med de bevilgninger som står til disposisjon for de to flyvevåben vil disse imidlertid i kommende termin tilsammen bare kunne anskaffe i alt 5 motorer (2 til Hæren og 3 til Marinen). For at de skal kunne overta de resterende 6 motorer etter hvert som disse blir ferdige fra fabrikken, vil der således for kommende termin trenges en ytterligere bevilgning på i alt kr. 240 000, eller kr. 120 000 til hver av de to flyvevåben, som hver skal overta 3 motorer. Enn videre vil det være nødvendig at Minevesenet får avskrevet det tidligere nevnte underskudd på kr. 80 000 som skriver sig fra at man ved fabrikasjonens begynnelse kun fikk en bevilgning på kr. 220 000 til an-

skaffelse av lisens, verktøi m. v. istedenfor som foreslått kr. 300 000. Hertil trenges en ytterligere bevilgning under konto kap. 955 B tit. 2 a «Fabrikasjon av torpedoer m. v.» for kommende termin på kr. 80 000.

Man finner den her angivne fremgangsmåte å være den heldigste, idet man derved foreløbig kan holde motorfabrikasjonen gående og den endelige avgjørelse av spørsmålet om fortsatt motorfabrikasjon eller ikke kan utstå inntil videre. Man finner derfor å måtte anbefale denne fremgangsmåte.

Komiteen er enig med departementet i at det vil være uheldig å nedlegge motorfabrikasjonen på Horten så meget mer som det er behov for den type som fabrikeres til begge flyvevåben, og slutter sig til forelegget.

I henhold til foranstående og til proposisjonen innstiller komiteen til Stortinget å fatte sådan

beslutning:

I.

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet stilles fritt i valg av jagertype til Hærens flyvevåben.

II.

For budgett-terminen 1936—37 bevilges som tillegg under:

Kap. 916 A tit. 3, post 1

Flyvemateriell kr. 120 000

Kap. 955 B tit. 2 a

Fabrikasjon av torpedoer m. v. » 80 000

Kap. 955 B tit. 2 b

Nybygging av flyvebåter » 120 000

Oslo i militærkomiteen 12 juni 1936.

Alf Mjøs,
formann.

Alb. Christiansen,
ordfører.

Kr. Ørud,
sekretær.