

St. prp. nr. 1. Tillegg nr. 21.

(1936)

Om anskaffelse av jagere til Hærens flyvevåben og om motorfabrikasjonen ved Marinens minevesen.

Forsvarsdepartementets innstilling av 17 april 1936, som er bifalt ved kongelig resolusjon av samme dag.

(Foredratt av statsråd Oscar Torp.)

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 noen 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 «Gauntlet» 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) spillet en vesentlig rolle ved departementets avgjørelse.

Under 18 januar s. å. approberte departementet en kontrakt av 17 nestfør 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. 450000. Leveringstid 4 + 1½ mnd.

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.

Under 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 kontraktsmessig fastsatte ydelser og fordi leveringstiden var betydelig overskredet. Annulleringen av kontrakten skjedde overensstemmende med forslag fra en til England sendt kommisjon bestående av Generalinspektøren for Hærens flyvevåben, direktøren ved Kjeller flyvefabrikk og to flyver-officerer.

Samtidig samtykket departementet i at

Om anskaffelse av jagere til Hærens flyvevåben og om motorfabrikasjonen ved Marinens minevesen.

nevnte kommisjon (med undtagelse av en av de to flyveroffiserer) 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 tilleggslisens 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 stighastighet (ca. 14,8 min. til 6000 m, mens etter kontrakten 11,6 — 3 %).

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

etter tilleggskontrakten om forandring av motorene ikke var opfylt 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 fabrikasjon.
- 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 noen 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. a. er der den 17 april d. a. 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).

Dessuten er det efter 17 desember f. å. op-

Om anskaffelse av jagere til Hærens flyvevåben og om motorfabrikasjonen ved Marinens minevesen.

lyst at moderfirmaet nu ikke kommer til selv å fremstille «Scimitar»-typen (i hvert fall foreløbig), idet firmaet under den pågående opprustning i England har fått store bestillinger på andre jagertyper (hurtigere) som også leveres av andre firmaer.

Kjeller flyfabrikk kan derfor ikke vente å få den assistanse fra moderfirmaet som tidligere påregnet. Dette har allerede gitt sig utslag i at de mottatte tegninger til dels er mangelfulle.

Under hensyntagen hertil og en del andre usikkerhetsmomenter foreslo Kjeller flyfabrikk i skrivelse av 21 februar d. å. at fabrikasjonen av «Scimitar» stoppes og at der opprettes kontrakt med firmaet Curtis.

Under 11 mars 1936 har Generalinspektøren for Hærens flyvevåben sluttet sig til et forslag fra Hærens flyvevåbens konstruksjonsråd om at der på ny optas forhandlinger med Curtis, U. S. A., og at der gæses til kjøp av to fly av hver av typene «Hawk» II og III. Etter konstruksjonsrådets mening bør det nu ikke bli spørsmål om å bygge «Scimitar» hos oss.

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 i fabrikasjon her hjemme (typen er så vidt vites ikke antatt i noe 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 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 jageroppsetningen i Hærens flyvevåben.

II. Motorfabrikasjonen ved Marinens minevesen på Horten.

Spørsmålet om fabrikasjon av flyvemaskinmotorer ved Marinens Minevesen blev tatt op i 1930 av minedirektøren. Da Minevesenet på den tid nettop hadde avsluttet en større torpedoleveranse til en fremmed stat og det foreløbig ingen utsikt var til å få noen 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. De bevilgninger som man tidligere hadde hatt til fabrikasjon av torpedoer, miner m. v. og som var kommet Minevesenets verksteder til gode, blev i 1927 da Minevesenet overtok den ovennevnte torpedoleveranse til utlandet, nedsatt ganske betraktelig, dels på grunn av de daværende vanskelige økonomiske forhold, dels fordi Minevesenet så lenge det hadde den ovennevnte leveranse til utlandet gående, vanskelig kunde oparbeide større bevilgninger uten en utvidelse av bedriften. Forutsetningen var dog at bevilgningen igjen skulde heves til hvad den hadde vært tidligere, når man ikke lenger kunde gjøre regning på å få leveranse til utlandet. Dette blev som foran anført aktuelt i 1930. Under de daværende økonomiske forhold var det imidlertid ingen utsikt til foreløbig å få øket bevilgningen til torpedo- og minefabrikasjon så meget at man kunde få en noenlunde rasjonell drift av verkstedene og undgå avskjedigelse av en større del av arbeidsstokken. I denne forbindelse skal pekes på hvad det blev uttalt av Stortingets Militærkomité i Budgettinnst. S. nr. 126 for 1930, side 9 (første spalte øverst):

«Minevesenet ønsker allerede nu å bemerke at i den derpå følgende termin, 1931—1932, når arbeidet med B. 5 og B. 6 er endelig avsluttet og det ikke kan påregnes leveranse til andre mariner, må det av bevilgede midler stilles betydelig større beløp til disposisjon for at driften av torpedo- og mineverkstedet skal kunne holdes oppe.

I anledning herav bemerker komiteen at driften ved nevnte verksteder i tide bør innskrenkes i sådan grad at det til deres fortsatte drift ikke tiltrenges ekstraordinære bevilgninger.»

Når det her er nevnt «ekstraordinære» bevilgninger, så er dertil å bemerke — som det vil forstås av hvad det foran er anført — at det ikke var spørsmål hverken om ekstraordinær bevilgning eller om en økning av den ordinære bevilgning, men kun om at denne skulde opprettholdes i samme utstrekning som tidligere for å vedlikeholde en minimums ordinær drift ved Minevesenets verksteder.

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

Arbeidet måtte ligge best mulig an for verkstedenes utstyr og for driften for øvrig, herunder medtatt arbeidernes spesielle erfaring og innsikt. Man måtte i størst mulig utstrekning kunne utnytte det utstyr man allerede

Om anskaffelse av jagere til Hærens flyvevåben og om motorfabrikasjonen ved Marinens minevesen.

hadde, således at anleggskostningene blev minst mulig. Man måtte søke å undgå at det opstod uheldig konkurranse med annen allerede eksisterende innenlandsk produksjon. Da det gjaldt en av forsvarets verksteder, måtte man først og fremst ta sikte på produksjon av materiell eller utstyr som tidligere var blitt innført fra utlandet.

Minevesenet reiste da spørsmålet om fremstilling av flymotorer som den fabrikkasjon som etter sin art lå torpedofabrikasjonen nærmest og som for øvrig best tilfredsstillte det ovenfor anførte hensyn. Forutsetningen var at det skulde avsluttes kontrakt med et utenlandsk motorfirma om bygging av dette firmas motorer etter lisens.

Anleggskostningene vilde bli forholdsvis små og, da det ikke fra tidligere foregikk noen fremstilling av flymotorer i landet, kunde det ikke opstå noen uheldig konkurranse med allerede eksisterende bedrift. Derimot vilde det være av den aller største betydning for forsvaret om man ved igangsetting av en flymotorfabrikasjon etter hvert kunde bli mer og mer selvhjulpne på dette område.

I sin 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 å 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. Med de daværende priser på motorene skulde dette bli en samlet anskaffelsessum på 300—400 000 kroner, hvorav en vesentlig del vilde komme torpedofabrikken og derved norsk produksjon til gode. I en lisensperiode på 7 år skulde dette gi 84 motorer. Etter den oversikt man da hadde, fant Minevesenet det å være økonomisk fullt forsvarlig å påta sig denne fabrikkasjon. Dette har også vist sig å holde stikk. Hvad behovet for motorer angår skal bemerkes, at et av Forsvarsdepartementets Flyveråd nedsatt arbeidsutvalg

i sakens anledning i en utredning av 5 august 1931 har opgitt behovet til 99 for Hæren og 71 for Marinen eller i alt 170 motorer. Disse behovsopgaver var opsatt på grunnlag av st. prp. nr. 60 for 1927.

Spørsmålet om hjemmefabrikasjon av flymotorer var nærmere undersøkt og behandlet av Flyverådet som i møte den 7 mai 1930 enedes om å la saken videre utrede av et utvalg bestående av direktørene og de to motoringeniører ved Hærens og Marinens flyvemaskinfabrikker i samarbeide med Marinens minedirektør. Etter at utvalget hadde avgitt sin betenkning blev saken på ny behandlet av Flyverådet, som i møte den 25 august s. å. enedes om å anbefale at fabrikkasjon av flymotorer etter lisens søktes optatt her hjemme snarest mulig. Forutsetningen var at motorer og reservedeler ikke fordyredes for flyvevåbnene. Flyverådet fremsatte enn videre forslag til regler som burde gjelde for Hærens og Marinens rettigheter og plikter overfor motorfabrikken og foreslo at det forinnen endelig valg av motortype fant sted burde utsendes en kommisjon på 2 medlemmer for på de steder hvor vedkommende typer anvendtes å studere den relative verdi og brukbarhet av de motortyper som man mente kunde komme i betraktning.

I skrivelse av 20 desember 1930 anmodet Marinestyret om Hærstyrets uttalelse i saken (utrykt bilag). Denne foreligger i Hærstyrets skrivelse av 16 januar 1931 (utrykt bilag). På grunnlag av denne skriftveksel blev det den 10 februar 1931 avholdt et møte på Horten, hvori deltok representanter for Hærstyret, Marinestyret, Hærens og Marinens flyvevåben samt minedirektøren. Spørsmålet om hjemmefabrikasjonen av flymotorer blev diskutert og møtets deltagere enedes om å slutte sig til Flyverådets forslag om snarest mulig å utsende en kommisjon for å undersøke enkelte motortyper og de betingelser som stilles for å erverve fabrikkasjonslisens, og på basis herav å fremkomme med innstilling. En protokoll over resultatet av møtets forhandlinger blev opsatt (utrykt bilag). Det var således på den tid på alle hold full enighet om at hjemmefabrikasjon av flymotorer burde søkes igangsatt snarest mulig, spørsmålet om motortype skulde dog først avgjøres når rapporten forelå fra den ovenfor nevnte kommisjon.

I henhold hertil avreiste Minedirektøren, overingeniøren og driftsingeniøren ved Minevesenet samt de to flyvevåbens motoringeniører den 27 februar 1931 på en studiereise. Der blev drevet undersøkelser hos de forskjellige motorfirmaer som blev besøkt samt ved

Om anskaffelse av jagere til Hærens flyvevåben og om motorfabrikasjonen ved Marinens minevesen.

diverse flyveplasser, flyveskoler o. l. I en spesialrapport av 8 april 1931, foreslår de to motoringeniører enstemmig de luftavkjølede motorer av Armstrong-Siddeleys konstruksjon for hjemmefabrikasjon, da de hadde kjennskap til meget gode driftsresultater fra disse og serien vilde tilfredsstillende de krav til motorstørrelser som var stillet.

For å komme i gang med motorfabrikasjonen hadde Minevesenet i sine overslag regnet med en nødvendig bevilgning på kr. 300 000 som skulde anvendes til kjøp av lisens samt til anskaffelse av verktøi og en del maskiner.

Med skrivelse av 18 februar 1931 blev saken av departementet forelagt Stortinget. Overensstemmende med Minevesenets overslag foreslo departementet bevilget kr. 300 000 for å sette Minevesenet i stand til å fabrikere flymotorer. Beløpet blev av Militærkomiteen etter henstilling fra Finansdepartementet redusert til kr. 220 000 som av komiteen blev foreslått bevilget til motorfabrikasjon (jfr. tillegg til budgettinnst. S. nr. 25 1931). Dette blev vedtatt av Stortinget 17 juni s. å. Angående de manglende kr. 80 000 fremholdt Militærkomiteen i sin innstilling at den gikk ut fra at nedsettelsen av den foreliggende bevilgning med 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. Hertil skal bemerkes at man på den måte selvsagt ikke kunde komme utenom de til anskaffelse av lisens, verktøi og maskiner nødvendige beløp. Under forutsetning av en produksjon av 80 motorer og en bevilgning på kr. 300 000 til ovennevnte utgifter til lisens m. v. hadde Minevesenet regnet med balanse i motorfabrikasjonen, men ingen fortjeneste. Når bevilgningen således blev redusert med kr. 80 000, måtte det selvsagt opstå et tilsvarende underskudd. Dette har også vist sig å bli tilfellet, idet Minevesenet har en deficit på kr. 80 000 på anskaffelse av verktøi til motorfabrikasjonen.

Som foran nevnt hadde Minevesenet i sitt overslag regnet med 80 motorer. Innen fabrikasjonen kom igang blev der imidlertid av de to flyvevåben innkjøpt fra lisensfirmaet tilsammen 22 motorer. Det antall Minevesenet til slutt 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. Tilsammen har disse hitinntil anskaffet 31 Panther-motorer, hvorav 13 til Hærens og 18 til Marinens

flyvevåben. De resterende 11 motorer av de 20 som Minevesenet har satt i arbeide vil bli ferdig i løpet av inneværende kalenderår.

Efter den oversikt man nu har mener Minevesenet at fabrikasjonen vil kunne avvikles selv med det mindre antall — 60 stk.

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 noe forslag herom forinnan 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 noen 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-

*) Uthevet her.

Om anskaffelse av jagere til Hærens flyvevåben og om motorfabrikasjonen ved Marinens minevesen.

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 Panther 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 maskinet.

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 anses for tapt.

Det samlede direkte pengetap blir altså

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

Foruten 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 skulle 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 Panther 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.

Midlertidig stans i motorfabrikasjonen.

Departementet har også forespurt Minevesenet om ikke en midlertidig stans i motorfabrikasjonen lot sig gjennomføre mot at man fikk en tilsvarende bevilgning til annen produksjon.

Om anskaffelse av jagere til Hærens flyvevåben og om motorfabrikasjonen ved Marinens minevesen.

Minevesenet fremholder at en midlertidig stans i motorfabrikasjonen vil volde store forstyrrelser og vanskeligheter i driftsledelsen. En radikal omordning i arbeidsfordelingen er en meget komplisert affære ved et så spesialisert og mangeartet produkt som en torpedo.

Hertil kommer at med brudd på kontinuiteten vil så vel det overordnede personell som arbeiderne komme ut av rutine, og der vil ved fornyet igangsetning sikkert opstå en periode, hvor lønnsomheten går betraktelig tilbake, bl. a. ved at vrakprosenten stiger. Der vil også hengå adskillig tid innen man igjen kan få de nødvendige materialer og halvfabrikata.

En midlertidig stans vilde også medføre en overskridelse på ca. 30 000 kr. på andre av Minevesenets konti i inneværende termin, hvis man skulde undgå opsigelse av arbeidere.

Departementets bemerkninger og forslag.

Departementet vilde anse det meget uheldig om man nu skulde være nødt til å nedlegge motorfabrikasjonen etterat den er kommet så godt i gang og har vist så gode resultater. Følgene vil bli at den erfaring, innsikt og rutine som Minevesenets ingeniører og arbeidere nu har fått, vil gå tapt og de økonomiske ofre som staten allerede har gjort på dette felt, vil være forgjeves. De nødvendige motorer til de to flyvevåben må i tilfelle innføres fra utlandet. Nasjonaløkonomisk betyr dette tap av arbeidsfortjeneste og øket import med uheldig innflytelse på vår handelsbalanse.

Det har ved forskjellige leiligheter vært fremholdt at man ved en innenlandsk motorfabrikasjon allikevel ikke vilde være selvhjulpne, når enkelte, selv små deler, måtte kjøpes fra utlandet. Man skal i den forbindelse peke på hvordan forholdet i så henseende er ved selve flyvemaskinfabrikasjonen og anskaffelse av nødvendige instrumenter m. v. For Marinens flyvebåtfabrikks vedkommende er man vedrørende anskaffelse av råmaterialer, halvfabrikata m. v. for mer enn 90 pct. avhengig av utlandet. Noe lignende gjør sig formentlig gjeldende for Hærens flyvemaskinfabrikks vedkommende.

I den tid Marinens Minevesen har fabrikkert flymotorer har det stadig hatt for øie å gjøre oss mer og mer selvhjulpne. Minevesenet har således satt i gang fabrikasjon av krumtappaksler, stempler m. v. som hittil har vært innført. Likeledes har man for nylig satt sig i forbindelse med Høyang Aluminium Co. for å få fremstillet de forskjellige aluminiumslegeringer som benyttes ved motorfabrikasjonen og som hittil har vært hjemført. Ennvidere har Minevesenet satt sig i forbindelse med forskjellige innenlandske verksteder for å få øket fabrikkens

leveringskapasitet i påkommende tilfelle. Muligheten for større og større selvhjulpenhet på dette område er utvilsomt til stede.

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 noen 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 fullføring kunne avtas fra fabrikken i løpet av kommende budgettermin. 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 trenge 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 anskaffelse av lisens, verktøi m. v. istedenfor som foreslått kr. 300 000. Hertil trenge 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.

I henhold hertil skal departementet

i n n s t i l l e :

At Deres Majestet vil bifalle og underskrive et fremlagt utkast til proposisjon til Stortinget om anskaffelse av jagere til Hærens flyvevåben og om motorfabrikasjonen ved Marinens minevesen.

Om anskaffelse av jagere til Hærens flyvevåben og om motorfabrikasjonen ved Marinens minevesen.

VI HAAKON, Norges konge,

gjør vitterlig:

Stortinget innbys til å fatte følgende

beslutning:

Stortinget samtykker i:

I

At Forsvarsdepartementet stilles fritt i valg av jagertype til Hærens flyvevåben.

II

I statsbudgettet 1936—37 føres op som tillegg:

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

Forsvarsdepartementets innstilling følger i avtrykk.

Gitt på Oslo slott 17 april 1936.

Under Vår hånd og rikets segl

HAAKON

(L. S.)

Alfred Madsen

B. Rolsted