

Møte for lukkede dører, Stortinget 16. juni 1936

Møte for lukkede dører i Stortinget  
den 16. juni 1936 kl. 17.

President: Magnus Nilssen.

Dagsorden:

1. Innstilling fra finans- og tollkomiteen angående ordningen av varebyttet mellom Norge og Italia og om ordningen av betalingene vedrørende dette varebytte (Innst. S. I.).
2. Innstilling fra finans- og tollkomiteen angående beretning om Garantikassen for Sparebankers virksomhet i 1935 (Innst. S. J.).
3. Innstilling fra militærkomiteen om anskaffelse av jagere til Hærens flyvevåben og om motorfabrikasjon ved Marinens minevesen (Innst. S. K.).
4. Referat.

Efter forslag av presidenten besluttet enstemmig:

1. Møtet settes for lukkede dører.
2. Regjeringens medlemmer og de i forretningsordenens § 54 nevnte funksjonærer gis adgang til møtet.
3. Kontorchef ved 2. Marinekontor, kaptein Lorck, Marinens minedirektør, kommandørkaptein Bull, overingeniør ved Marinens minevesen, kaptein Hein, kontorchef ved 5te hærkontor, major Mjöllner og ekspedisjonschef Smith, gis adgang til å være til stede.

Presidenten: Der foreligger følgende permisjonsandragende:

"Herved søker jeg om permisjon fra Stortingets forhandlinger fra 16 ds. til 18 ds. for å delta i et viktig møte i København. Varamann bedes innkalt.

Ærbødigst  
Svend Foyen Bruun."

Efter forslag av presidenten besluttet enstemmig:

1. Saken behandles straks.
2. Andragendet innvilges.
3. Varamannen, overingeniør Georg Fredrik Rasmussen, innkalles for å ta sæte under representantens fravær.

Presidenten: Hr. Rasmussen er til stede og vil ta sæte.

Sak nr. 1.

*Innstilling fra finans- og tollkomiteen angående ordningen av varebyttet mellom Norge og Italia og om ordningen av betalingene vedrørende dette varebytte (Innst. S. I.).*

Komiteen hadde innstillet:

Tilleggsprotokollene til overenskomstene med Italia av 2 juli 1935 vedlegges protokollen.

Statsråd Koht: Med tilføre av ein merknad i denne tilrådinga frå finans- og tollnemnda vil eg få lov til å segja eit par ord. Det er eit spørsmål som kanskje ikkje er heilt klårt, spørsmålet um desse tvo avtalane med Italia frå juli i fjor framleies står ved lag eller ikkje. Det er rett, som det står i tilrådinga her, at avtalane vart sett upp soleis at dei gjekk til den 31 mars; men etter den 31 mars nya dei seg upp att av seg sjølv når dei ikkje vart uppsagde. No har sanksjonane mot Italia kome imillom, og som Stortinget veit frå stortingsmelding nr. 10 um konflikten millom Etiopia og Italia, har den norske regjeringa sagt frå til Italia i verbalnoten frå 11 november i fjor at vi rekna avtalane fyrebils sett ut or kraft, men berre fyrebils. Då denne verbalnoten vart gjeven over i det italienske utanriksdepartementet - so vidt eg hugsar, var det baron Aloisi som tok imot han - sa han berre at utanriksdepartementet skulde koma tilbake til saka. Det har det italienske utanriksdepartementet aldri gjort, og eg trur då det er naturleg å gå ut frå at det stillteggjande har sagt seg einig i det norske synet, at desse avtalane berre fyrebils er sett ut or kraft, soleis at når den stunda kjem - som sjølv sagt må koma - då desse sanksjonane blir avlyste, då kann ein taka til på nytt på det grunnlaget som er lagt i desse avtalane. Det er klårt at det er mange vilkår som kann ha skift og laga seg um til den tid, so det kann bli bruk for nye forhandlingar likevel. Men eg trur no at ein kann rekna med at ein kann byggja på desse avtalane, for det fyrste i det minste.

Lykke (komiteens formann): Sakens ordfører er ikke til stede her. Jeg vil bare få lov til å si at vi i komiteen hadde det inntrykk av avtalene og deres varighet som nu er blitt bekreftet av utenriksministeren. Men det er et spørsmål i denne forbindelse som det kanskje var best om vi kunde få en opplysning om. Stortinget har jo vedtatt en garanti like overfor tilgodehavender i Italia, og såvidt jeg erindrer utløper denne garantien 1 juli i år. Det er vel en selvsagt ting at den skal fornyes?

Statsråd Koht: So sant sanksjonane står ved lag endå etter den 1 juli - og det må vi nok rekna med - vil heile spørsmålet koma fram på nytt for Stortinget. For dei kongelege rettarbøtene som har slege fast sanksjonane mot Italia for Noreg, gjeld ikkje lenger enn Stortinget sit saman, so av den grunn blir det naudsynt at det spørsmålet kjem fram her, og då må spørsmålet um garantien like eins koma fram.

Votering:

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Sak nr. 2.

*Innstilling fra finans- og tollkomiteen angående beretning om Garantikassen for Sparebankers virksomhet i 1935 (Innst. S. J.).*

Komiteen hadde innstillet:

St.med. nr. 21 for 1936 vedlegges protokollen.

Votering:

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Sak nr. 3.

*Innstilling fra militærkomiteen om anskaffelse av jagere til Hærens flyvevåben og om motorfabrikasjon ved Marinens minevesen (Innst. S. K.).*

Saken i sin almindelighet undergaves debatt.

Alb. Christiansen (komiteens ordfører): Denne jagersaken, spørsmålet om Hærens jagerfly, er jo av nokså gammel dato. Det er mange år siden man begynte å forsøke å skaffe et fly som var tilfredsstillende for vår hær. I tiden fra 1930 til 1934 var forskjellige kommisjoner ute og reiste for å søke å finne en type som kunde passe for norske forhold, både fly og motorer. Hvis man skulde gå inn på saken i hele dens bredde, vilde det ta altfor lang tid; men man må jo i spredte trekk se på hvad der er foregått i den tiden. I desember 1931 blev der opprettet en kontrakt med Svenska Aero A/B om et jagerfly av typen "Jaktfalk", og nogenlunde samtidig blev der opprettet en kontrakt med et engelsk firma - Hawker - om levering av et fly. Disse to fikk man hit til Norge; men resultatet var ikke noe videre vellykket, idet de falt ned begge to, og de kunde ikke brukes ved det norske flyvevesen. Siden blev det sendt ut en kommisjon igjen i 1934 for å undersøke forskjellige typer av fly. Den innsendte sin beretning til departementet og foreslo dengang at man skulde kjøpe licens for et amerikansk fly, Curtis "Hawk", som nr. 1 og et engelsk fly, "Scimitar", som nr. 2. Imidlertid innstillet generalinspektøren for Hærens flyvevåben på at staten skulde kjøpe "Scimitar", og departementet bestemte sig for å kjøpe denne type av fly. I 1935 blev der inngått overenskomst med det engelske firma om kjøp av 4 fly, og det blev bestemt i kontrakten at de skulde være avlevert 4 måneder etterpå. Den kontrakten blev ikke opfylt, og i oktober ifjor annullerte departementet kontrakten, og det hadde en ny kommisjon i Amerika og England for å se på ytterligere andre fly. Da kommisjonen kom tilbake, innstillet den overfor departementet på at man skulde kjøpe licens på Curtis "Hawk" i Amerika. Det var den samme som det var innstilt på året i forveien, men - vel å merke - denne gang var hele kommisjonen enstemmig om at man skulde gå på denne fly-type. Nu er der det å merke at med den engelske fly-type "Scimitar" kunde man bruke den fly-motor som man lager på Horten, nemlig "Panther", som det blev bestemt av Stortinget i 1931 at minevesenet på Horten skulde gå til bygging av. Ved den type

som nu er foreslått, nemlig Curtis, er der all sannsynlighet for at man ikke kan bruke den motor som man lager på Horten, og da vil man straks skjønne at der kan bli vanskeligheter for motorfabrikasjonen ved minevesenet på Horten. Departementet har ikke tatt noen stilling til hvilken type man skal gå til; men det som det foreslår for Stortinget idag, er at departementet skal stå fritt i valget av fly-type og i valget av motorer. Komiteen er enig med departementet i at det skal stå fritt i valg av type og motorer, men den uttaler samtidig:

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

Når komiteen kommer med den uttalelse, så er det ikke dermed sagt at ikke departementet kan bruke en annen motortype, hvis det finner det umulig å bruke "Panther"; men når komiteen kommer med den uttalelse, vil den dermed si at man skal søke så langt som det er mulig å bruke de motorer som kan lages innen landet. Det er jo ingen, hverken flyvere eller andre som har noe å utsette på de flymotorer som blir laget på Horten, og det skulde også synes rimelig at det kunde gå an å få forbedret den motortype, så man også kunde bruke den i en eventuell ny flytype som man vilde kjøpe til flyvevesenet i Norge.

Jeg nevnte at motorfabrikasjonen på Horten vil komme i vanskeligheter hvis den ikke kan få levert motorer og fly både til Hæren og Marinen. Departementet har i den anledning foreslått at man fremdeles, ialfall inntil videre, skal fortsette med bygging av de motorer som man holder på med dernede, og det foreslår at der i Hærens budgett, kap. 916, A. tit. 3, post 1, opføres kr. 120 000, og på Marinens budgett under kap. 955 B. tit. 2 a opføres kr. 80 000 og under kap. 955 B. tit. 2 b kr. 120 000, så man kan lage en del av de motorer som vi trenger til andre fly innen hær og marine. Komiteen innstiller også enstemmig på at denne bevilgning blir gitt.

Sverdrup: Som bemerket av hr. Christiansen var grunnen til at i sin tid Armstrong blev valgt, den at vi skulde begynne med motorfabrikasjon på Horten. Vi har sett av proposisjonen at en del uheldige omstendigheter har støtt til, sånn at disse jagermaskiner er for sent levert, og at derfor spørsmålet om å annullere kontrakten har vært oppe et par ganger. Så vidt jeg forstår situasjonen idag, er forholdet det, at de jagerfly som nu er levert og står på Kjeller, praktisk talt oppfyller de kontraktsbetingelser som blev stillet av Hærens flyvevåben, dengang det gikk til bestilling av jagerflyene. Det er en meget liten avvikelse fra kontrakten, nemlig at flyene på de lavere høider holder en litt mindre fart enn kontrakten tilsier. Det er - for at man skal få ide om hvor stor denne diversjon er - 11 km. på en fart av 340 km. Dette gjelder høider inntil 2 700 meter; men på den annen side har man fått større farter på større høider, og da, som bekjent, de større høider vel er de som er av størst betydning for et jagerfly, så skulde man tro at ialfall denne lille avvikelse fra kontrakten ikke skulde være så dominerende at det skulde være nok til at man felte en dødsdom over disse maskiner. Nei, grunnen er vel ganske kort og

godt den at Hærens flyvevesen nu er kommet til det resultat, at de betingelser det oppstillet da det forlangte sine jagerfly i begynnelsen av 1935, idag ikke tilfredsstillende selv. Men derfor må man ikke gå hen og si at disse maskiner er umulige - de maskiner som flyvevesenets folk selv har spesifisert, og som de har fått overensstemmende med sine egne spesifikasjoner. Jeg sier dette fordi jeg, når jeg leser proposisjonen, har et visst inntrykk av - ikke fra departementets side, men fra de citater som foreligger - at man har forsøkt å skyte skylden over på andre som ikke i bunn og grunn er skyldige i dette spørsmål. En engelsk leverandør kan ikke noe for at Hærens flyvevesen her i Norge ikke har stillet større fordringer i 1935 enn de selv ikke er fornøiet med idag. Maskinene står på Kjeller idag med sertifikat for luftdyktighet fra den engelske Air Ministry på et omdreiningsstall på 2 600 - det er de fordringer som er stillet - og jeg skulde tro at dette sertifikat holder også i Norge. Som man ser har fabrikkene i England, for disse vanskeligheter som man har hatt, betalt ganske klekkelig mulkt. De har levert disse jagere omtrent til motorenes kostende, eller slått ned til omtrent 50 pct. Jeg vil ikke undlate å si at jeg synes det avslag er så langt skåret ned at det er grensen av det man kan kalle anstendig i et kontraktsforhold like overfor et firma av fremmed nasjon av den anseelse som Armstrong er. Jeg synes ikke det er verdig, opriktig talt, at man ved hver anledning har brukt situasjonen som man har gjort, og firt sig så langt ned som man har gjort. En annen ting var det hvis man hadde hatt retten til helt å avvise disse jagere og si at kontrakten er ikke oppfylt, vi avviser å motta disse jagere, og ikke hadde betalt noe, - da hadde jeg ikke hatt noe å si. Men når man tar imot maskinene, og vel ganske sikkert kommer til å bruke dem, så synes jeg man burde være litt forsiktig med hensyn til det å forlange avslag. Jeg tror at grunnen til at vi behandler denne sak her idag i lukket møte, ganske enkelt er den, at Armstrong Siddeley ikke ønsker å få offentliggjort hvor billig de har levert disse jagere til den norske stat.

At man nu har kommet til å ville hefte sig ved Hawk'ene forbauser mig for så vidt ikke; for når man ser på prislaget på Hawk-maskinen sammenlignet med en Armstrong-maskin, så er jo den 25 pct. dyrere, og som følge derav må det vel også være noen ydelser for disse 25 pct. Det er høist sannsynlig en maskin med større fart og en større motorstyrke man er ute efter.

Jeg har sluttet mig til komiteens standpunkt, at departementet skal stilles fritt. Jeg har gjort det fordi jeg for det første tror at det kan være noe i det at man må nu anskaffe jagermaskiner, man er i nød for det og må se å få en bestilling med en gang, man kan ikke i det uendelige søke og ikke opnå noe. For det annet tror jeg heller ikke at man vil få ro om jagerspørsmålet uten at man går til dette. Men det må vel være helt oplagt at man fortsatt må arbeide mot det mål å ha norskbyggede motorer i norske maskiner. I Sverige for eksempel er man gått dit at man sier: dere kan ta licens fra et hvilket som helst flyvemaskinfirma for bygging av flyvemaskiner, men det skal svenske motorer i våre maskiner. Og dit mener jeg vi også må hen. Er det på noe felt hvor det efter min mening

gjelder å være selvhjulpen, når en alvorlig situasjon inntreffer, er det nettop på dette område. De som forsøker å hevde det motsatte, at man under en krig kan få det materiell som er nødvendig utefra, kan ikke huske så langt tilbake som til verdenskrigen og hvilke vanskeligheter man da hadde. Men jeg behøver ikke å gå noe i dybden der, for jeg tror enhver må være enig i, at kan vi bygge våre motorer selv, står vi ialfall i en given situasjon langt bedre enn ved å være avhengig av utlandet.

Jeg vil til slutt peke på at minedirektør Bull like overfor komiteen i en skrivelse har henvist til at der nu bygges fokkerjagermaskiner med samme type motor som de som fabrikeres på Horten, både i Holland og ved et engelsk verksted. Jeg vil henstille til departementet at man innen man slipper denne sak ut av hendene, ialfall undersøker den mulighet, og at man ikke der lar en chance gå fra sig.

Statsråd Torp: Av de forskjellige data vil det fremgå at jeg personlig ikke har hatt anledning til å være med på å behandle denne sak fra begynnelsen av. Det er nærmest avviklingen når det gjelder de kontrakter det her er tale om, jeg har hatt befatning med. - Det er selvfølgelig riktig, som det har vært hevdet både av sakens ordfører og nu sist av hr. Sverdrup, at man bør strebe efter å nå det mål å få norsk motor i alle norske fly. Men selv om man stiller sig et slikt mål, må man nødvendigvis være opmerksom på at det ikke er så lett å nå derhen. Norge er jo et lite land, det har derfor ikke den samme anledning som et større land til å eksperimentere, til å finne frem til det beste. Vi må vel se det slik at vi under alle omstendigheter må søke å hente hjem flesteparten av de erfaringer man gjør ute.

Det var en annen sak som også blev nevnt av hr. Sverdrup, nemlig selve kontraktsforholdet. Mitt inntrykk er, at til tross for mange uheldige omstendigheter har det lyktes for departementet å opnå et utmerket forhold overfor det firma som kontraktene var inngått med. Såvidt jeg har kunnet bringe på det rene, skiltes vi i den aller beste forståelse til tross for de mange vanskeligheter som har opstått. - En annen side som også har vært nevnt her, var om flyene hadde opnådd den kontraktsmessige hastighet. Det har vært levert de nødvendige tabeller for å føre bevis for det. Men for å yde rettfærdighet til alle sider vil jeg gjerne ha oplyst, at for å opnå den hastighet som man har nådd, måtte man foreta spesielle foranstaltninger; man måtte bl.a. tildekke mitraljøsåpninger, man måtte foreta tildekning av kjøleåpninger for generatoren, tildekning av nødvendige håndtak, sette inspeksjonsluker i svingviseren ut av bruk - alt dette ekstraordinære måtte man foreta for å opnå den hastighet som de forskjellige kurver viser. - Et annet moment som også har spilt inn når det gjelder departementets stilling til saken, er at efter de opplysninger som foreligger hos oss, er det slik at moderfabrikken ialfall foreløbig ikke kommer til å bygge de fly som det her er tale om. Vi må, som jeg sa, regne med assistanse utefra, og den assistanse vil være vanskelig å opnå når det gjelder fabrikkasjon av en type som den denne sak omhandler.

Møte for lukkede dører, Stortinget 16. juni 1936

Dertil kommer det almindelige hensyn som jo ikke er et kontraktsspørsmål, at i den tid disse forhandlinger har pågått, har den tekniske utvikling gått så hurtig at man bare av den grunn kunde ønske en annen type enn den som vi her har tilbud om. Men dette kan jo ikke være avgjørende når det gjelder vårt forhold til kontrakten, og det har heller ikke vært avgjørende. Men nu da vi er nådd til det punkt vi er, at vi kan slippe å ta disse fly, vil det også være rimelig og forsvarlig at departementet ser sig nøie om før det treffer en avgjørelse om den type som skal velges for fremtiden. Det er ikke til å komme forbi at den tekniske utvikling i de siste år har løpet så raskt avsted at bare noen år mellom det ene og det annet fly er en verden for sig. Vi har derfor bedt om at Stortinget stiller departementet fritt, og den innstilling som foreligger fra komiteen, er jo enstemmig, og den er jo i alt vesentlig overensstemmende med departementets forslag.

Sverdrup: Det var bare en faktisk bemerkning til den ærede forsvarsminister jeg vilde gjøre. Det var at de tall jeg refererte, refererer sig til flyvemaskinen i ikke "cleaned up"-tilstand under prøven i Martlesham - med alle de ting fjernet som nettop forsvarsministeren nevnte op. Med de foranstaltninger som blev nevnt, hadde maskinen en fart langt over den kontraktsmessig stipulerte. Jeg har nemlig også kurven for denne situasjon.

Alf Mjøen (komiteens formann): Nettop den siste bemerkning av statsråden er helt riktig. Det er en så veldig teknisk utvikling på dette område at man ingen sikkerhet har for at ikke Curtis meget snart kan bli overfløiet av andre. Derfor har vi altså tatt det standpunkt at vi visstnok stiller departementet fritt, men vi har villet ha inn dette som sakens ordfører citerte av komiteens uttalelse på side 3 i innstillingen: "det er forutsetningen at motorfabrikasjonen på Horten fortsetter ..... o.s.v., jeg skal ikke citere mere.

Statsråd Torp: Jeg vil ikke opta noen debatt om dette spørsmål om farten. Men det foreligger det faktum, og det synes jeg er av betydning å nevne når man først er inne på det, at firmaet selv erkjenner at den kontraktsmessige fart ikke har vært mulig å opnå.

Komiteen hadde innstillet:

I.

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

II.

For budgetterminen 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

Votering:

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Referat:

Forsvarsdepartementet tilbakesender andragende fra ingeniør Casper Hansen m.fl. om kjøp og eksporttillatelse for et parti Jarmanngeværer.

Enst.: Sendes militærkomiteen.

Protokollen oplestes uten å foranledige noen bemerkning.

Møtet hevet kl. 17.35.