

Den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite
Møte fredag den 28. mai 1954 kl. 9.

Formann: S u n d t .

D a g s o r d e n :

Representanten Vatnaland har bedt Regjeringen om en redegjørelse for en publikasjon som han anser farlig for landets sikkerhet.

Av komiteens medlemmer var følgende til stede:

Botnen (for Bøyum), Reidar Carlsen, Hambro, Hønsvald, Kleppe (for Finn Moe), Selvik, Sundt, Harald Torp, Vatnaland, Wikborg, Borgen, Hareide, Hegna, Kjøs, Ingvaldsen (for Smitt Ingebretsen) og Ramndal (for Røiseland).

Av regjeringens medlemmer var til stede: utenriksminister Lange, forsvarsminister Langhelle og samferdselsminister Jakob Pettersen.

Følgende embetsmenn ble gitt adgang til møtet: ekspedisjonssjef Barton, Samferdselsdepartementet, kontreadmiral Andresen og orlogskaptein Stang.

Vatnaland: Det var visst i 1949, om eg ikkje hugser feil, at det kom ein representant for Cammermeyers Forlag ned i sjøfarts- og fiskerinemnda og tinga bort eit større kartverk som dei kalla «Norsk Kysthåndbok». Det vart sagt at dette var eit kartverk som berre dei som ein kunne sjå som trygge, fekk kjøpa, og det fylgde med eit kort inne i eksemplaret der det heitte: «Etter myndighetenes anmodning skal forlaget føre fortegnelse over innehavere av Norsk Kysthåndbok». Då han viste fram dette kartverket, syntet seg at forfattern var ein gamal los, Bernt Sunde – han skal no vera død – som i dei 40 åra han arbeidde som los, hadde teikna ned alt det som han hadde røynt som kunne ha interesse for å tryggja ferdsla på heile kysten, som han hadde sertifikat for.

Eg skal vedgå at dette verket er noko «sjeldent», for noko så fyldig og gjennomarbeidt som dette med utførlige opplysningar til å kunna ta seg fram på kysten med hjelp av kart, har det vel snaut komi maken til før.

Forfattern seier her i Forordet:

«Før forrige verdenskrig begynte jeg å tegne kartskisser og ta kartutklipp av de farvann jeg hadde beskrevet i min håndskrevne kursbok. Dette lettet i høy grad orienteringen ved bruken av boken såvel under studium som under seilas.

De erfaringer jeg har høstet gjennom 40 års virke som los og kystlos på norskekysten, har jeg nå samlet i Norsk Kysthåndbok. Jeg håper at boken vil avhjelpe det savn jeg selv så ofte har følt.»

Han nemner der nokre av dei han har særleg grunn til å takka for hjelp til å få gjevi ut dette verket, mellom dei noverande losdirektør Bjarne Gilhuus-Moe som har kontrollert heile manuskriptet.

I den «veiledning» han har på side 6 i fyrste bind, seier forfattaren:

«Norsk Kysthåndbok bind I omfatter kystavsnittet Halden – Oslo – Kristiansand S med komplette kursbeskrivelser for alle vesentlige seilleder i farvannene og med motsvarende kartskisser for tekstsidene.»

«Kartskisser» må vel her vera eit noko feilaktig namn, for han seier like etterpå:

«Kartskissene er med myndighetenes tillatelse fremstilt ved fotografisk reproduksjon på grunnlag av de offisielle sjøkart som utgis av Norges Sjøkartverk. Målestokken varierer med farvannets beskaffenhet.»

Eg trur ein må seia det er noko misvisande å kalla ein fotografisk reproduksjon av eit sjøkart for ei kartskisse, slik som han her gjer. Han nemner i Forordet at han frå fyrst av hadde teikna skisser for å ha til hjelp til sin handskrivne kursbok.

Lenger ned seier han:

«På kysthåndbokens kartskisser er med rødt inntegnet orienterende seilstreker som svarer til de beskrevne seilleder.»

Dette fyrste bindet går, som ein høyrde her, frå Halden til Kristiansand, og det var sagt at det neste bindet skulle gjelda Vestlandet. Det var som fiskeriinspektør for Vestlandet at eg hadde størst interesse av å få dette verket, så mykje meir som eg såg det ufårlegt med di det var berre dei som ein trygt kunne tinga det bort til, som skulle få kjøpa det. No skulle då dette verket strekkja seg lenger, men fiskeriinspektøren kjem bort i mange saker også elles på kysten, så det var på den bakgrunn eg tinga det.

I 1950 fekk eg neste bindet, men det var ikkje slik som føresetnaden var, at bind II skulle femna om kysten frå Kristiansand S og oppover Vestlandet. Dei hadde istaden hoppa til den andre delen av landet, og dette bindet galt kyststrekninga Vesterålen – Kirkenes. Eg fekk bindet sendt til min adresse, og det same kortet som låg inne i fyrste bindet, fylgde også med her: «Etter Myndighetenes anmodning skal forlaget føre fortegnelse over innehavere av Norsk Kysthåndbok. Undertegnede bekrefter herved kjøp av eksemplar nr. 3063.» Det var såleis nummeret på det bind II som eg fekk tilsendt.

Eg kan ikkje nekta for at eg vart litt forarga då eg vart snydt for det bindet som eg hadde tenkt å få, men ein finn forklåringa her i eit nytt Forord frå forlaget, der det heiter:

«Når dette bind av Norsk Kysthåndbok foreligger på et tidligere tidspunkt enn de andre deler av kysten, skyldes dette et sterkt ønske fra Nord-Norges fiskere.»

«Ved utarbeidelsen av dette bind, såvelsom første bind, er alle viktige leder for skipsfarten i de forskjellige distrikter behandlet inngående. I dette bind har vi dessuten også søkt å imøtekomme alle de krav fiskerne har stillet

til opplysninger om inn- og utseilinger fra fiskevær, bankekart og beskrivelser, samt tabeller for seilas.

Vi er glad over at verket tross mange vansker foreligger ferdig. Når så er skjedd, skylder vi foruten redaktør Bernt Sunde, først og fremst å takke: adm. direktør Johs. Overaa, stortingsmann Jens Steffensen, stortingsmann Johs. Olsen.»

Her er mykje nytt i dette verket som kunne vekka oppsikt, men med det same eg fekk det, tenkte eg ikkje nærare over det. Og sidan bindet var nummerert og eg hadde fått forståelsen av at det var berre dei som ein kunne sjå som trygge som skulle få kjøpa det, gjorde eg ikkje noko meir med det. Det er teki opp att i «Veiledningen» at

«Kartskissene er med myndighetenes tillatelse fremstilt ved fotografisk reproduksjon på grunnlag av de offisielle sjøkart som utgis av Norges Sjøkartverk. Målestokken varierer med farvannets beskaffenhet, og hvert enkelt utsnitt er forsynt med målestokk og rettviseende kompassrose. Kartskissene skal tjene til orientering ved bruk av tekstsidene. Hensikten er ikke å erstatte våre sjøkart.»

Men det nye som er komi med her utanom det som var i det fyrste bindet, er at

«På tekstsidene er der tatt med tegninger av fyr og skisser av landfortoningar, og på kartskissene er tatt med fyr og lykters karakterer og sektorer. For eventuelle rettelser henvises til fyrfortegnelsen som utgis hvert år av fyrdirektøren, med rettelser som følger med de ovenfor nevnte «Efterretninger for Sjøfarende».»

Men der er også meir. Når ein ser på lista over innhaldet bak i boka, så er det på side 8 eit såkalla «misvisningskart». Det er eit kart som ikkje eg har hatt kjennskap til har eksistert offentleg før, men det er svært interessant, og serleg for dei som trafikerar kysten på Nord-Norge, er det sers viktig. For som ein legg merke til her, så er det på ein slik distanse som frå Vesterålen til Kirkenes, ein variasjon i misvisinga på heile 12° , frå $\div 2^{\circ}$ til $+ 10^{\circ}$.

I dette verket likesom i det fyrste, er det gjevi opp kvar einaste kurs på kysten med nøyaktige tabellar for rettviseende kurs og for magnetisk kurs, og misvising for året 1957 – av di der er ein liten variasjon frå år til år.

Eg sa til å begynna med at dette verket er noko utanfor det vanlege, for her er ikkje berre desse nøyaktige beskrivelser av kursane med tabellar både for rettviseende kurs og magnetisk kurs, men alt det som denne gamle losen gjennom 40 år har notert av interesse når det gjeld å trafikera kysten. Her er ei mengd med anmerkningar til tabellar. Han seier her til dømes om straumen i Magerøysund:

«Straumen i Magerøysund går østover 1 time etter lavvann til 1-2 timer etter høyvann. Vestover fra 1-2 timer etter høyvann til 1 time etter lavvann. Strømmen er sterkest ved høyvann og kan undertiden gå med opptil 6 mils fart. Bakevje langs land mellom Hysaksa og Risvik, mellom Gaissevagge og Finnvika samt øst av Skatøyra. Ved gården Gamnes i Lafjorden setter strømmen ved høyvann sterkt på land.»

Her er eit anna kart og for den same strekninga:

«Magnetisk forstyrrelse gjør seg gjeldende i den vanlige led på strekningen Gåshopen, Vatnholmen – Hjelmen – Håja. Avvikelsen varierer, rapportert verdi av inntil 7° østlig misvisning (sør for Gåshopen) til 5° vestlig mellom Vatnholmen og Gyfjordveggen og opptrer igjen med en verdi av inntil 7° østlig i farvannet Håja – Hjelmen, hvorfor det særlig under tykke og mørke tilrådes å vise forsiktighet under navigering i dette farvann.»

Verket er spekka med slike notater, slik at ein som har litt erfaring i seilas og kan litt navigasjon, han kan med dette verket ta seg lett fram på kyststrekninga, mykje lettare enn om han kjøper alle dei sjøkart som Norges Sjøkartverk har gjevi ut og brukar dei åleine.

Dette misvisningskartet synest det meg svært dristig å gjeva ut offentleg, for det er vel gjerne det som kan ha den største interesse i denne samanhengen.

Det er òg meir som har komi til av nytt. Her er ein beskrivelse i boka av alle fiskebankane utanfor Nord-norgeskysten, fiskegrunnane utfor Finnmarkskysten, nøyaktige beskrivelser over utstrekkinga av dei ymse bankar, korleis ein skal finna fram til dei, o.s.v. Her er òg gjevi att med tri kart bak i boka eit stort sjøkart over alle fiskebankane. Det er heller ikkje noko som har med ferdsla på kysten å gjera, disse tri karta her.

Når eg no vart litt redd dette verket, var det fordi eg har høyrte det no blir selt over disken. Rett nok ligg dette same kortet inni kvar bok som dei kjøper, men ettersom eg skjønar er det dette om vedkomande er interessert i å kvittera på det og senda det tilbake til forlaget som er heile kontrollen.

Såpass fårleg som dette verket er, syntest eg ikkje at eg rolig kunne lata dette stå hen lenger. Eg hadde difor tenkt å nemna det i Stortinget i samband med handsaminga av Sjøkartverkets budsjett, men ei slik sak som denne fann eg det likevel naudsynleg å orientera statsministeren om på førehand, slik at han kunne varsla dei som hadde interesse av og som kunne svara på dette. Han varsla då statsråd Jakob Pettersen i Samferdselsdepartementet som dette sorterar under, og statsråd Pettersen kom ned til meg på kontoret og fekk sjå dette verket som eg hadde, og ettersom eg skjønna statsråden hadde han ikkje det minste kjennskap til det heile. Han kalla ned der eit par representantar frå departementet, og eg fekk då stadfest det eg anveges hadde høyrte, at der er no arbeid i gang for å få gjevi ut eit nytt bind av same art som desse, frå Vesterålen og sørover til Vestlandet.

Kor mykje skade dette kan ha valdi, har eg ikkje noko meining om, men eg ser det uhyre fårleg dersom ein skal halda fram med dette, og gjeva ut verk av denne art som einkvar kan kjøpa og bruka ukontrollert i tider som dei vi no er oppe i.

Det var det eg hadde tenkt å spyrja samferdselsministeren om under møtet i Stortinget, men samferdselsministeren bad meg om å lata det vera, fordi det kunne bli litt av ein offentleg sensasjon som kunne virke som reklame, og han ville heller at eg skulle ta dette fram i den utvida utanrikskomite. Det var sjølvsagt ei oppmoding som eg bøydd meg for. Det har ikkje vore mi meining å hindra at ein tryggjar ferdsla på kysten, ikkje på nokon måte, men det er omsynet til landets sikkerheit som her er det avgjerande for meg. Så var det serleg dette med

kontrollen, det var òg eit av dei spørsmål som eg hadde tenkt å retta til samferdselsministeren i Stortinget – korleis den kan øvast slik at ein trygt kan gjeva ut verk av denne art. Men eg skal lata vera med å stilla noko spørsmål her, for eg har skjønna samferdselsministeren slik at han vil gjeva ei utgreiing om heile saka, og det var eg då tilfreds med.

Statsråd Jakob Pettersen: Som nevnt av hr. Vatnaland, ville han ha tatt denne sak opp under behandlingen av Sjøkartverkets budsjett. Det fant jeg lite heldig, fordi jeg mente at en diskusjon om verket ville virke som en reklame for det. Nå er jeg ikke så helt sikker på om det er nødvendig med noen reklame, for såvidt jeg vet, er og har dette verk vært nokså fritt i salg i forretningene bare mot at kjøperen tegnet under en erklæring. Såvidt jeg vet, har hvem som helst kunnet tegne under en slik erklæring uten at forretningene har kontrollert om navnet hadde noe med virkeligheten å gjøre. Jeg syntes likevel det var riktig, når vi først skulle snakke litt om denne sak, at vi snakket om den i lukket møte, og at denne forsamling da skulle være den rette.

I 1944, såvidt vi kan se om høsten 1944, henvendte los Bernt Sunde seg til Norges Sjøkartverk og bad om tillatelse til å «tegne skisser» som det heter i skrivelsen, etter de offisielle norske sjøkart til bruk i en planlagt *kursbok* for hele norskekysten. Litt senere samme år søkte han etter samråd med sine konsulenter og det forlag som skulle gi ut verket, Cammermeyer, om «Næringsdepartementets» tillatelse til i kursboken fotografisk å gjengi sjøkartene etter at – som los Sunde selv anførte «alle lysvinkler o.lign.» var fjernet. Sjøkartverket anbefalte også dette under forutsetning av at det ble ført kontroll og godkjent fra Sjøkartverket.

I brev av 5. januar 1945 desavuerte «Næringsdepartementets» sjef, hr. Whist, Sjøkartverket og ga los Sunde tillatelse til uten restriksjoner eller forbehold å bruke sjøkartene i kursboken sin. Sjøkartverkets direktør – det var den samme som vi har fremdeles, Rolf Kjær – oppsøkte da «minister» Whist og protesterte mot dette. Han understreket det forkastelige i at hvem som helst, privatmann eller forlag, skulle ha lov til å grassere etter forgodtbefinnende og uten kontroll med statens eiendom, som sjøkartene er, og advarte mot konsekvensene. «Ministeren» erklærte seg på konferansen helt enig i det syn som Kjær fremholdt, og Kjær forlot konferansen i sikker forvisning om at den linje som Sjøkartverket hadde trukket opp, ville bli fulgt. Imidlertid kom det en måned etter, den 6. februar, et brev fra Whist der han opprettholdt den blankotillatelse han hadde gitt til los Sunde.

Etter frigjøringen hørte vi, såvidt jeg kan se, ikke noe mer om dette. Men i februar 1947 fikk Sundes forlag, Cammermeyer, på anmodning utlånt en av Sjøkartverket og Magnetisk Byrå utgitt publikasjon om magnetisme med magnetiske misvisingskart. Sjøkartverket gjorde forlaget oppmerksom på at kart og publikasjon ikke kunne offentliggjøres hverken helt eller delvis uten at tillatelse var innhentet.

Så kom første bind av Sundes Norges Kysthåndbok, utgitt av Cammermeyers forlag, ut i midten av 1947. Det ble omtalt en del i dagspressen i Oslo. Jeg har liggende noen eksemplarer av «Dagbladet» som gikk nokså sterkt mot dette som man kalte for «et farlig redskap i fiendens hender.» Sjøkartverket sendte da en

lengere redegjørelse, en kan vel nesten kalle det en forestilling, til Forsvarsdepartementet og fremholdt igjen at det som var skjedd, var meningsløst og forkastelig, og bad Forsvarsdepartementet påny nøye overveie om ikke boken i den form den da forelå, burde stoppes.

Forsvarsdepartementet sendte i begynnelsen av 1948 saken over til Hærens Overkommando og til Industri-, håndverk- og skipsfartsdepartementet, som Sjøkartverket den gang sorterte under. Det siste (departementet) fant ingen grunn til å annullere den tillatelse som los Sunde hadde fått i 1944.

I april 1948 skrev Cammermeyers forlag til Forsvarsdepartementet, der de hevdet at de allerede hadde tillatelse til også å «ta med lyssektorene for lykter og fyr på kartskissene», men søkte allikevel «for ordens skyld», som de kalte det i brevet, om slik tillatelse av Forsvarsdepartementet. Sjøkartverket ble bedt om en uttalelse og måtte dessverre, sier direktør Kjær, si seg enig i forlagets betraktning, nemlig at Sunde allerede hadde fått en slik tillatelse gjennom «Næringsdepartementet»s tillatelse, i den utstrekning en slik tillatelse fremdeles kunne ansees gyldig, til uten innskrenkning og forbehold å gjengi fotografisk sjøkartene. Det forekom Sjøkartverket som om los Sunde ikke behøvet noen *spesiell* tillatelse for å ta med lyssektorene i sine reproduksjoner. Sjøkartverket påtalte allikevel den falske betegnelse som var brukt, «kartskisser», idet det i virkeligheten var en *fullstendig fotografisk gjengivelse* av sjøkartene. Sjøkartverket så vel kanskje dette også delvis på økonomisk basis og påpekte det uheldige i at et forlag på den måten kunne gå Sjøkartverkets salg i næringen.

Senere skrev Forsvarsdepartementet at det ville være heldig om et verk som Norsk Kysthåndbok ikke kom i handelen og ble tilgjengelig for andre makter. Men den etter direktør Kjærs mening logiske fortsettelse av denne uttalelse, nemlig forbud mot boken, kom ikke. Derimot heter det i brevet:

«Da spørsmålet har vært forelagt for de militære myndigheter (Sjøkartverkets overkommando) før forlaget gikk i gang med verket og da disse den gang ikke motsatte seg at verket ble utgitt, finner departementet ikke nå å burde stille krav om at utgivelsen skal stoppes. Departementet tar i denne forbindelse hensyn til – at Sjøforsvarets overkommando fremdeles ikke finner grunn til å motsette seg at verket blir utgitt – at verket vil ha stor betydning for våre fiskere og for kysttrafikken – at forlaget allerede har hatt meget store utgifter til verket, og at et tilsvarende verk nylig er utgitt i Sverige. Forsvarsdepartementet finner heller ikke grunn til å motsette seg at *fyrbelysningene* blir tegnet inn på kartene. For våre fiskere m.fl. vil det være av betydning at fyrbelysningen blir tegnet inn. I krig vil fyrene bli slukket i den utstrekning som det anses for nødvendig.

Derimot vil Forsvarsdepartementet henstille at boken ikke blir solgt direkte til fremmede makter, at eksemplarene nummereres og selges mot kvittering slik at det kan føres en viss kontroll med at den bare blir solgt til personer som har legitimt behov for den. Det bør også følge med hvert eksemplar (heftes inn i de bindene som ennå ikke er ferdig innbundet) en

meddelelse til kjøperen om at det vil være til skade for landet dersom boken kommer i fremmede makters hender.»

Dette brev fra Forsvarsdepartementet er fra 1948 eller 1949, jeg har ikke den nøyaktige datum. Det er mulig det er av 14/3 1949. Imidlertid ble spørsmålet om «Norsk Kysthåndbok» med siste søknad fra forlaget overført fra Forsvarsdepartementet til videre behandling i Samferdselsdepartementet som i mars 1949 overtok Sjøkartverket. Før det ble avgjort om en skulle imøtekomme søknaden, ble sakens dokumenter sendt Sjøkartverket. Det kom i sine bemerkninger bl.a. inn på spørsmålet om Samferdselsdepartementet kunne slå strek over det nazistiske «Næringsdepartement»s tillatelse, som ikke bindende for norske myndigheter eller på annen måte stoppe utgivelsen. Sjøkartverket konkluderte med å si at det ifall Samferdselsdepartementet ikke skulle bestemme seg for å nekte «Kysthåndboken»s utgiver å gjengi fyrsektorene eller stoppe den videre utgivelse, burde «Kysthåndboken»s sjøkartreproduksjoner kontrollstemples på bestemt måte.

Forsvarsstaben hadde, som jeg kanskje nevnte, i desember 1948 uttalt at det «ville være ønskelig om utgivelsen av de øvrige bind kan stoppes.»

I juli 1949 avsto så Samferdselsdepartementet, etter samråd bl.a. med Finansdepartementet, søknaden av 22/4 1948 fra Cammermeyers forslag om å medta fyrsektorene i «Kysthåndbokens sjøkartgjengivelser og anmodet videre om at disse kart skulle stemples med stempel og på en måte som ble godkjent av Norges Sjøkartverk.

I oktober 1950 utga så forlaget et nytt bind, det var det bind II som ble nevnt av hr. Vatnaland, for kysten Melbo – Harstad – Kirkenes. I denne boken har forlaget for det første ikke tatt hensyn til Samferdselsdepartementets bestemmelse om fyrsektorene, og det har heller ikke tatt hensyn til Sjøkartverkets varsel om ikke uten tillatelse å kopiere de magnetiske karter. Og en ser videre at forlaget har gjengitt fotografisk et sjøkart som er utgitt av Norsk Polarinstitut og ved henvendelse dit får vi opplyst at dette institutt ikke har gitt noen tillatelse til det.

Sjøkartverket ble ikke fra forlaget eller annet medarbeidende hold holdt underrettet eller orientert om bokens utsending. Da Sjøkartverket av utenforstående ble gjort oppmerksom på det annet binds eksistens, ba det Cammermeyers forlag om en nærmere redegjørelse, samtidig som en muntlig ga Samferdselsdepartementet underretning om saken.

Forlagets direktør oppsøkte så en gang i år, det var antagelig den 27. mars, Sjøkartverkets direktør og opplyste at det siste bind av «Norsk Kysthåndbok» med bl.a. gjengivelse av alle fyrsektorer – det siste bind vil si det som kom som nr. 2 – var utgitt med finansiell støtte av fiskeriorganisasjoner som før utgivelsen muntlig hadde lovet forlaget «å ordne spørsmålet om fyrsektorene med statsråden.»

Hambro: Får jeg lov å spørre: Hvem møtte der som direktør for Cammermeyer?

Statsråd Jakob Pettersen: Det var Thidemansen som møtte.

Hambro: Cammermeyer har jo skiftet eier siden første bind av dette verk kom. De er gått overende, og det er Lutherstiftelsen som har kjøpt Cammermeyers forlag og alt hva de hadde.

Statsråd Jakob Pettersen: I brev av 5. april i år har så forlaget meddelt Sjøkartverket at det «ikke kan se å ha mottatt» Samferdselsdepartementets brev av 27. juli 1949 som forbyr gjengivelse av sjøkartenes fyrsektorer. Forlaget opplyser videre at det har mottatt lån til bokens utgivelse under forutsetning av at fyrsektorene ble gjengitt. Forlaget spør til slutt om nok et bind av «Kysthåndboken» for strekningen Melbo – Bergen nå kan bli utgitt i samme utførelse som det siste.

Den 7. april kommer det så brev til sjøkartverket undertegnet av stortingsmennene Steffensen og Johs. Olsen som representanter for de to fiskeriorganisasjoner, og det brevet er en gjentakelse av det som forlaget tidligere hadde skrevet. De to stortingsmenn anbefaler i brevet at Sjøkartverket godkjenner utgivelsen av bokens neste bind, som skal omfatte strekningen fra Melbo til Bergen, og som skal ha samme utstyr som det som er kommet som nr. to.

Så har stortingsmann Johs. Olsen skrevet et brev av 7. april i år til Samferdselsdepartementet, der han uttrykker håpet om at Samferdselsdepartementet er enig i de to herrers syn og vil bidra til at det tredje bind kommer ut snarest.

Denne sak var på vei til departementet, da hr. Vatnaland nevnte den for oss.

Det som en her kan merke, er at forlaget i bind II, det som kom som bind II, har tatt med følgende som det ikke hadde tillatelse til:

For det første har det tatt med fyr- og lyssektorene, det er inntatt på alle karter. Det har videre tatt med magnetisk misvisingskart. For det tredje har det tatt utsnitt av sjøkart som er utgitt av Norsk Polarinstitut, som etter det instituttet opplyser ikke kjenner til saken og ikke har gitt noen tillatelse til at det ble offentliggjort. Det har videre tatt med et avsnitt om fiskeri og fiskebanker nordpå og endelig opplysninger om tankanlegg, forsyningsmuligheter m.v. Det gjelder for øvrig også delvis bind I. De har i bind II f.eks. spesielt register over samtlige tankanlegg – såvidt vi kan se – i Nord-Norge. Og endelig kan en merke at utsnitt av sjøkart ikke er stemplet slik som Samferdselsdepartementet i 1949 hadde forlangt.

Det som er ganske klart, synes jeg, er at dersom Cammermeyer skal ha tillatelse til å utgi bind III – det sier siste bind, men da vil det såvidt en kan skjønne, mangle en strekning fra Bergen til Kristiansand, så jeg vet ikke om det er det siste – dersom de skal utgi et siste bind, vil de i all fall i alle tilfelle måtte følge de retningslinjer som er trukket opp av departementet i konferanse bl.a. med Forsvarsdepartementet.

Sjøkartverket har vært nokså indignert over hele verket, av mange grunner, også økonomiske, idet dette verket selges billigere enn det en vil kunne få vedkommende kart for, slik at dette verket opplagt fører til et økonomisk tap for staten. Det er allikevel en biting, det viktigste her er jo spørsmålet om det av forsvarsmessige grunner ligger slik an at en bør søke det stoppet og hvilke maktmidler en eventuelt har til å gjøre det.

Når det gjelder de deler av tillatelsen som er overtrådt, er det klart at der har vi ganske gode maktmidler. Når det gjelder utgivelsen av selve verket i sin alminnelighet, er kanskje midlene mere begrensede. Det er imidlertid et nokså innfløkt juridisk spørsmål som en ikke uten videre kan ta stilling til og som regjeringsadvokaten i tilfelle vil se nærmere på.

Det som her må være hovedspørsmålet, er da hvilken betydning de militære og særlig de sjømilitære tillegger dette verket. En hel del av det som står der kan en få kjøpt på alminnelig måte i alle forretninger, riktignok ikke samlet som her, slik at det da ikke er så enkelt for en eventuell fiende eller eventuell angripermakt å få tak i det, men jeg skulle tro at de kan få det på forskjellig vis, og at det ikke vil være noen stor kunst for dem å samle dette sammen slik at de har det de har bruk for. Men det er en militær vurdering, og de militære har altså i 1948 og 1949 vurdert det slik at boken fikk gå sin gang og at en også måtte kunne ta med lyssektorene for de forskjellige fyr langs kysten. Det tilleggskravet som er kommet om at en skal legitimere kjøp, kan nødvendigvis ikke bli effektivt. Da må en innføre ganske annerledes strenge restriksjoner for salget som det som har vært gjort til nå, og jeg skulle tro at et forlag da ikke kan stå for utsendelsen.

Det var i korte trekk det som har skjedd og litt av min vurdering. Det må være de sjømilitære som her vurderer skaden. At nytten er stor for ganske mange som ferdes langs kysten vår, det er helt åpenbart. Det gjelder ikke minst fiskere og alle de småbåtene som ferdes langs kysten. Men om skadevirkningen er så stor så det av den grunn bør stoppes, og om en i tilfelle bør og kan gå til beslag av det som finnes igjen av bøkene, det tør ikke jeg uttale meg om. Det er et juridisk spørsmål. Vi har i all fall ikke maktmidler, og jeg vet ikke hvor langt Forsvarsdepartementet i tilfelle har maktmidler til det.

Statsråd Langhelle: Statsråd Pettersen har jo nå gitt hele den historiske fremstilling av saken. Jeg har bedt kontreadmiral Andresen om å være med på dette møte, og hvis komiteen tillater det, vil jeg gjerne at han skal få ordet.

Admiral Andresen: Som statsråd Pettersen nevnte, har spørsmålet om utgivelse av denne publikasjonen vært forelagt Forsvarsdepartementet, som igjen har innhentet uttalelser fra såvel Forsvarsstaben som fra Marinens Overkommando.

Jeg vet ikke om jeg ganske kort kunne få lov til først å referere Forsvarsstabens uttalelse av 3. desember 1948. Den sier – dette er et utdrag –:

«Rent etterretningsmessig vil derfor et verk som «Norsk Kysthåndbok» være til uvurderlig hjelp for en eventuell fiende og fra et militært syn er det meget uheldig at de offentlige myndigheter er behjelpelige med at privatpersoner kan utgi oppslagsverk som i dette tilfelle kan være til hjelp for en mulig angriper ... Jeg» – det vil si sjefen for Forsvarsstaben - «vil også vise til hva som er anført i Forsvarsstabens påtegning av 17. november 1948 om endel viktige oljeanlegg og jeg må på det bestemteste fraråde at viktige krigsmål blir utlevert på denne måte.»

Forsvarsstaben konkluderte med følgende:

«Militære grunner tilsier at en må motsette seg at forlaget får anledning til å tegne inn fyrbelysningen på kartskissene.

Hvorvidt en nå kan få stoppet utgivelsen av verkets øvrige bind (II – V) vil vel nærmest bli et juridisk spørsmål som Forsvarsstaben vanskelig kan uttale seg om. Men fra et militært synspunkt vil jeg, under henvisning til hva som er anført foran, uttale at det vil være ønskelig om utgivelsen av de øvrige bind kan stoppes.»

Denne saken gikk så tilbake til Forsvarsdepartementet som sendte Samferdselsdepartementet følgende:

«Forsvarsdepartementet finner ikke grunn til å motsette seg at fyrbelysningen blir tegnet inn på kartene. For våre fiskere m.fl. vil det være av betydning at fyrbelysningen er tegnet inn. I krig vil fyrene bli slukket i den utstrekning som det ansees for nødvendig.»

Så var det da det som statsråd Pettersen nevnte, at Forsvarsdepartementet anbefalte at publikasjonen kun måtte selges mot kvittering.

27. april 1948 hadde MOK saken til uttalelse og ga da følgende uttalelse til departementet:

«Opplysningene i Norsk Kysthåndbok er i seg selv ikke av en fortrolig natur. Opplysningene er å finne allerede i sjøkarter, i loshåndbøker (pilots), i adressekalendere. Inntegnelsen av fargete sektorer på kartskissene vil ikke medføre noen forandring i så henseende. Den konsentrerte, oversiktlige form vil dog gjøre det lettere for en fremmed makt å samle inn materiale.

På den annen side må en uttale at Norsk Kysthåndbok neppe vil få noen betydning for Marinens fartøyer. Verket egner seg ikke vel for å ta med seg på broen i dårlig vær, det vil falle dyrt å slite og fornye bøkene på samme måte som kart, skissene er for små til arbeidsbruk i Marinen, de opptrukne kursene har liten interesse for fartøyer som må manøvrere i alle retninger, Sjøforsvaret har forøvrig sine egne kursbøker til bruk langs kysten.»

Videre uttalte MOK – og denne uttalelse gjaldt det første bind, altså strekningen svenskegrensen – Kristiansand:

«Boken ble i sin tid forelagt MOK til uttalelse. Av hensyn til de sivile instanser som måtte forutsettes å være interessert i bruken av dette konsentrerte oppslagsverk, ville ikke MOK forsøke å stoppe utgivelsen av boken, hvis hensikten hermed skulle være å forhindre at utenlandske makter fikk tak i disse opplysninger.»

Vedrørende selve vurderingen av denne publikasjonen kan jeg kanskje nevne følgende:

Da MOK ga denne uttalelsen om det første bind, var det før den internasjonalt spente situasjon som oppsto i februar-mars 1948. Det foreligger en god del andre publikasjoner av tilsvarende art. Jeg kan nevne noen av de norske. Vi har for det første Den Norske Los, vi har videre Norsk Nautisk Almanakk, og i tillegg til disse finnes det også en god del utenlandske publikasjoner av helt tilsvarende natur. Vi har f.eks. den britiske Norway Pilot, og vi har en tilsvarende

tysk. Disse verk er på mange måter like utførlige og på enkelte områder enda mer utførlige enn los Sundes publikasjon.

Det som dog gjør denne publikasjonen noe mere vanskelig, er at her er det samlet i en meget oversiktlig og klar form. Som nevnt er det intet som står i denne publikasjon som våre eventuelle fiender ikke kan finne et annet sted, det er det ikke, men her er det samlet for dem. Man kan kanskje si det på den måten at man har lettet våre eventuelle fiender i å skaffe seg disse opplysninger i en oversiktlig form.

Det er enkelte ting i denne siste publikasjon, altså strekningen Melbo – Kirkenes, som ikke står i den første, som også statsråd Pettersen nevnte. Det har vært særlig fremme her spørsmålet om fyrbelysningen – fyrsektorene. Det man har vært engstelig for, er den sikkerhetsmessige siden, men det er også en annen ting man har vært engstelig for, og det er at de som seiler på kysten utelukkende vil bruke denne boken og ikke bruke sjøkart. Nå er i all fall jeg av den oppfatning at det ikke vil være tilfelle. Våre sjøkart er stadig gjenstand for forandringer. Fyrsektorene forandres, og disse forandringer går ut hele tiden, slik at våre sjøkart stadig må holdes à jour. Hvorvidt de som eier denne boken gjør det samme med den, vet jeg ikke, men jeg tror det blir noe vanskeligere å holde denne boken à jour forsåvidt det vedrører fyrsektorene enn et vanlig kart, slik at jeg tror jeg tør si at denne boken medfører ikke at man utelukkende kan seile på den, man må fremdeles støtte seg til sjøkart. Jeg tenker da særlig på større fartøyer.

Den salgsrestriksjon som her har vært nevnt, altså at forlaget kun skulle selge boken mot kvittering, har såvidt MOK har kunnet konstatere, vært håndhevet, men meget lempelig, og vi har inntrykk av at i den senere tid har den vært enda mer lempelig håndhevet. Det er et visst antall eksemplarer av disse to bind som vi vet er blitt kjøpt opp av russerne – det er et meget lite antall – men igjen vil jeg gjerne få lov til å understreke den ting at det er intet som står i denne publikasjon som russerne ikke kunne skaffe seg på annen måte.

MOK vil da gjerne få lov til å oppsummere sitt syn på denne publikasjonen som følger:

Opprinnelig hadde denne publikasjon rimelige formål, og vi anså at det fra myndighetenes side ikke skulle være noe i veien for å utgi en kursbok til hjelp for losene og for andre som ferdes på vår kyst.

At verket etterhvert fikk økt omfang og bredde, men at forfatter og forlag ikke var synderlig imøtekommende overfor departementale og andre offentlige ønskemål, men tvertimot søkte hjelp for ved press fra organisasjoners side å få fremtvunget utgivelsen av bind II.

At neste bind i serien omfatter opplysninger som ikke burde ha vært utgitt av hensyn til Rikets sikkerhet, om det enn er vanskelig å sette fingeren på spesifikke ting, da en mulig angriper vil trenge langt flere og langt mere nøyaktige opplysninger enn de gitte for de enkelte steder, og da andre tilsvarende oppslagsverk har sett dagens lys og eksisterer såvel innenlands som utenlands. Særlig hva angår bind II, er det sikkert at fra et sikkerhetsmessig synspunkt er det enkelte ting som med fordel kunne ha vært utelatt, eller m.a.o., det er ting som er noe uheldige. Spesielt kan man kanskje peke på det som står om tankanlegg og lagerkapasitet

o.s.v., og kanskje også den ting at lyssektorene ble tegnet inn *mot* departementets ønske.

Kontrollen med salget av boken har ikke vært tilfredsstillende, og MOK mener da at både forlag og forfatter burde og skulle ha sørget for en bedre anvisning til bokhandlerne om hvem som kunne få tillatelse til å kjøpe denne publikasjon.

Slik som stillingen nå er, vil MOK få lov til å anbefale til departementet at forfatter og forlag ikke gis tillatelse eller anledning til å utgi nye opplag av denne publikasjon eller til å selge flere av de bind som allerede foreligger trykt, uten at denne utgivelse da på ny måtte bli approbert og kontrollert av departementet og de henhørende instanser.

Det er kanskje en ting til som man kunne nevne i denne forbindelse, og det er at de to bind som foreligger, nemlig strekningen fra Halden til Kristiansand og det annet fra Vesterålen til russegrensen, er de to strekninger som er av strategisk størst betydning, altså bindene som omfatter de to kyststrekninger som det i den henseende var mest uheldig skulle komme ut først.

Reidar Carlsen: Jeg har jo vært litt borte i denne publikasjonen tidligere. Da det ble kjent at Cammermeyers Forlag hadde gitt ut dette første bindet, vakte det jo stor oppsikt blant fiskere først og fremst, og naturligvis også blant dem som var i handelsflåten, loser og dem som arbeidet på kystflåten, og det ble da gjort henvendelser fra fiskerne om at verket måtte forseres utgitt. Det er jo allerede nevnt av admiral Andresen at man kan få kjøpt alt det man har behov for mere spredt, altså kursbøkene, Fiskerialmanakken, Fyrdirektørens fyrfortegnelse og kartene som gis ut, men det som var fordelen for fiskerne, var å ha alt i én bok. Om man så fikk verket komplettert for hele kysten, så kunne man ha *ett* sett – 4-5 bind – stående i bestikket, og man behøvde ikke å ha – jeg husker ikke hvor mange, men det er vel en 50-60 kart, og dertil ble det meget billigere å anskaffe det verket enn å kjøpe kartene, og det teller jo også med. At det er mer holdbart enn karter, er helt på det rene. Den boken for eksempel som gikk ned med det flyet som havarerte i Hommelvika, lå på havbunnen i 3 uker og der var kartbladene like gode, bare selve bindet var gått opp i limingen. Fiskerorganisasjonene satte som vilkår, hvis det i det hele tatt skulle være noen vits for fiskerne å kjøpe det, at de ting måtte tas med, som nå er tatt med i det følgende bind. Forlaget gjorde så henvendelse til Råfisklaget om å få en garanti for utgivelsen, idet hele greia kunne bli en økonomisk fiasko, det ville ikke bli det salget de regnet med og omkostningene ville bli langt større enn man våget å ta inn igjen i prisen pr. bind. Da stillet Råfisklaget, som dekker området på kysten fra Nordmøre til Kirkenes, det krav, at hvis det i det hele tatt skulle tenke seg å kunne garantere for utgivelsen, måtte de først og fremst ha det bindet som hadde størst interesse for dem, nemlig for området nordover hvor de hadde sine fleste medlemmer, og det måtte tas inn fyrsektorene, fargen måtte tegnes inn, og innseilingskursene skulle også tas med – det var heller ikke med i den første utgaven – og en del andre ting. Det gikk da forlaget med på, og jeg vet at Råfisklaget garanterte for 150 000 kroner for utgivelsen av de bind som måtte omfatte de områder som Råfisklaget dekker, nemlig kysten fra Kirkenes til og med

Nordmøre. Såvidt jeg husker, ble det gitt ut i et opplag på 5 tusen, eller kanskje det bare var 3 tusen. Men storparten av opplaget tror jeg ligger på Råfisklagets kontor i Trondheim usolgt, og jeg vet at de har forsøkt å selge direkte til høvedsmenn, men den kontroll en kan oppnå der ved at de bare skriver under på en blankett, er bare tull. Det vet vi om, vi som kjenner forholdet, at en hel del av de samme høvedsmennene som selv sier at de har kjøpt dette verket, er gamle erklærte kommunister, og de kan kjøpe så mange eksemplarer som de måtte ønske. De forsøkte også med slik kontroll under krigen. Vi vet at vi kjøpte karter, hvor det formodentlig skulle være kontroll både her og der, av tyskerne og av Gestapo. Vi kjøpte alle de karter vi ville ha, og sendte kartene dit de skulle sendes. Derfor er den kontroll man kan etablere med hvem som kjøper boken, bare tull.

Det ble holdt en konferanse. Industridepartementet grep først fatt og forsøkte å få dette stoppet etter at det første bindet var gitt ut. Vi må være klar over at situasjonen var den gang i 1947/48 en annen enn den er i dag. Det ble holdt konferanser mellom Forsvarsdepartementet og Industridepartementet, og man kom da til slutt til at en burde kunne fortsette utgivelsen. Men jeg kjenner ikke til at de forbud eller betingelser som statsråd Pettersen har nevnt ble stillet fra departementet. Jeg tror imidlertid ikke at verket kommer lenger enn det er kommet. Jeg tror at Råfisklaget kommer til å trekke tilbake sin garanti, hvis det ikke alt har gjort det, fordi utgivelsen er stoppet opp. Det vil i all fall søke å komme seg ut av dette på en rimelig måte hvis det kan. Jeg hører hr. Hambro si at forlaget er overtatt av Lutherstiftelsen. Forlagets gamle ledelse holder i all fall i dag på med andre ting enn denne boken, så dets interesse for å få verket fortsatt utgitt, tror jeg er lik null.

Siden 1950 – eller 1948-49 kanskje, da utgivelsen ble planlagt, er jo situasjonen blitt en ganske annen. Når kyststrekningen fra Kirkenes og Melbo ble tatt først og ikke som opprinnelig planlagt kysten fra Kristiansand og nordover, var det fordi forlaget kom og bad om garanti. Råfisklaget satte sine betingelser. Forlaget sa da: Vel, da får dere få først den del av kysten som dere er sterkest interessert i. Vi har jo hr. Hareide sittende her som er praktisk utøver av næringen, og han vil sikkert kunne si hvilken nytte dette verk ville ha for fiskerne, uansett om det gjelder større eller mindre båter. For jeg er klar over at større båter også må bruke karter og få fyrfortegnelsen etter hvert som disse blir revidert. Men det har aldri hendt før at vi har hatt et sådant praktisk oppslagsverk som dette med alt sammen i *en* bok. Jeg tror jeg tør si at fiskerorganisasjonene har utelukkende sett på den absolutt store interesse dette hadde som en praktisk oppslagsbok for en høvedsmann, særlig i båter hvor det er liten plass, kan den være grei å ha for hånden, en slik bok som en kan få tak i i en fart, imot å ha en hel masse karter, og hvor det ofte viser seg for den som seiler på kysten, at et eller annet kart er borte, og så står en der. Det er tross alt i alle fall en nødhjelp dersom kartet for vedkommende strekning måtte være borte. Jeg tror at av dem som har kjøpt dette verket, er det heller ikke så få større båter. Jeg vet også at mange av båtene i kystflåten har kjøpt det. Jeg tenker da på ruteflåten.

Hambro: Det reises jo i denne sak en hel rekke spørsmål av forskjellig art og rekkevidde. La meg ta et spørsmål først. Jeg har forstått det slik at disse organisasjonene ikke har konferert med departementene før de gikk i gang med dette. Jeg vil da få lov å minne om hvordan fiskerorganisasjonene gang på gang har opptrådt utenrikspolitisk og har gjort ganske betydelige dumheter. Utenriksministeren vil huske de opplevelser vi hadde både da det gjaldt sjøgrenseforhandlingene, fiskerigrenseforhandlingene, og vi har hatt dem da det gjaldt det svenske fiske i Oslofjorden. Da opptrer disse organisasjoner, uten å ha konferert med noen myndigheter, og avgir uttalelser også om internasjonale forhold, som av og til har kunnet vært høyst generende. Jeg synes at det var på tide at det ble innskjerpet igjen det som har vært uttalt til dem tidligere, at de må ikke opptre som en utenrikspolitisk organisasjon eller i utenrikspolitiske spørsmål uten å ha konferert med myndighetene.

Hva nu angår spørsmålet om konfiskasjon eller om å stoppe utgivelsen, så er det jo klart at det er helt riktig det som hr. Carlsen sa, at restriksjoner for salget er det rene tull, og det som Forsvarsdepartementet har uttalt om denne sak, er jo den rene molboiade, det er nesten utrolig. Men jeg vil ha uttalt at jeg tror man ville gjøre oss en dårlig tjeneste om man ville forsøke å stanse den fortsatte utgivelse eller beslaglegge verket under påberopelse av sikkerhetshensyn, for da ville jo hele restopplaget blir solgt, og alle de som hadde noen interesse av det, ville jo sikre seg boken om de ikke hadde den før. Men det måtte formodentlig kunne være adgang til å få det gjort fordi de hadde publisert dette uten Sjøkartverkets tillatelse og uten Polarinstituttets tillatelse og uten å påsette de stempler det skal ha. Det kan derfor ikke være tvil om at det strider mot loven om åndsverker og meget annet. Ingen kan jo uten tillatelse gi seg til å trykke opp sjøkart eller noe annet.

Så nevnte admiral Andresen at man hadde tilsvarende utenlandske bøker. Javel, man har utenlandske bøker som er utgitt om den norske kyst, men tør jeg spørre om Marinen har en tilsvarende publikasjon for den engelske kyst som «Norway Pilot». Så vidt jeg vet er det kun om utenlandske lands kyster og ikke om sitt eget lands kyster at man i England og i Tyskland har utgitt slike publikasjoner, hvor de samler på ett brett alle de opplysninger som det vil ta den som regel ikke meget intelligente spion overordentlig lang tid å samle og tilveiebringe.

Det alvorligste her er naturligvis at man har samlet på ett brett alle opplysninger om oljelagre, om lagerkapasitet osv. En ting er at man ved å gjennomgå alle adressekalendre vil kunne finne fram til det, men det er et ganske stort og omfattende arbeid som i hvert fall tar sin tid. Og det er dog noe ganske annet om en fremmed makt må samle møysommelig alle disse ting, enn å kunne henvise til en publikasjon som utgis med støtte – om ikke direkte av staten – så i all fall gjennom fiskerorganisasjonene. Det gir det en litt annen karakter. I den forbindelse vil jeg gjerne spørre om hvorledes det nå er: Vi har påtalt det tidligere at for eksempel havnefogdene – det gjelder i Honningsvåg og det gjelder også i Tromsø om jeg ikke husker feil – opptre som agenter for de utenlandske trålere og forhandler karter og meget annet, - jeg tenker utenriksministeren vil huske det. Det var især i Hammerfest hvor havnefogden, som visstnok var vernepliktig sjøoffiser,

samtidig var agent for de britiske trålerorganisasjonene og forhandlet de norske og engelske karter og meget annet. Det har ikke vært de bestemte former på dette område som var ønskelige, og som burde ha vært nødvendige, og jeg håper at en del av disse ting nu er bragt til opphør.

Hvis det er riktig som hr. Carlsen sier at man ikke kommer til å fortsette utgivelsen av verket –

Reidar Carlsen: Andre kan gjøre det.

Hambro: Ja vel, så ville jo det være det beste. Det har ikke vært min akt å foreslå at man skulle gjøre noe overfor Bernt Sunde, men det ville jo være den beste løsning at det stanset av seg selv, og at man ikke gjorde reklame for det i noen som helst form. Det er jo klart at det er, så vidt jeg kan skjønne, ikke bare ulovlig, men også i høy grad illojalt å utgi et bind uten spor av hensyn til de pålegg de har fått fra Samferdselsdepartementet og myndighetene, og det burde ikke kunne gjøres ustraffet, men altså ikke av sikkerhetshensyn, men av helt andre hensyn. Det er gitt at det er ikke noe forferdelig ønskelig rent internasjonalt sett å ha denne publikasjon. At den kan være til nytte for sjøfolk og fiskere er det naturligvis ikke tvil om, og det som ble uttalt av Marinens Overkommando på det punkt, er jo for så vidt noenlunde uttømmende, og Marinens Overkommando mener at hvis det blir tatt hensyn til de ting som er forbundet med å trykke det så kan det ikke gjøre noen skade – oppfatter jeg dette riktig nu? – men at det tvertimot kan være av praktisk nytte, og da er det jo en grunn til ikke å gjøre noe, især med det første bind. Men ved det annet bind der har man jo overtrådt en rekke forbud som man har fått, og det er et spørsmål om man ikke i en eller annen form må innskjerpe at karter kan ikke reproduseres uten det karttegnende institutts samtykke og uten formodentlig å betale en avgift til instituttet. Vi kan ikke opprettholde Sjøkartverket som med store økonomiske ofre fra statens side driver et kontinuerlig og betydningsfullt arbeide, hvis andre skal få lov til uten videre å trykke kartene opp, reprodusere dem og selge dem billigere. Det har jo vært solgt en mengde av engelske karter fra kysten også, og de har jo vært forhandlet delvis av norske myndigheter, så har det vært god grunn til å ta hele dette spørsmål opp til overveielse. Men det egner seg ikke noe forferdelig godt til en stor offentlig diskusjon, det ville bare henlede oppmerksomheten på det, og det ville være uheldig, og det ville gi Cammermeyer eller Lutherstiftelsen eller hvem som nå måtte ha det, en utmerket bakgrunn for økonomiske manipulasjoner. Stortinget har jo etter mitt skjønn en liten erfaring om hvor forretningsmessig dyktig Lutherstiftelsen er. Cammermeyer hadde budt Stortinget et opplag av en bok som var utgitt av Debes, om norske statsråder og regjeringer. Forlaget tilbød Stortinget restopplaget for en pris – jeg tror det var kr. 12.- pr. eksemplar. Man fikk det ned til 7 kr. og så til 5 kr. og flertallet i Stortingets presidentskap, som ikke hadde kjennskap til forleggere som jeg har, kjøpte restopplaget for 5 kr. pr. eksemplar. Hvis ikke, hadde hvem som helst kunnet kjøpe boken i bokladene for 50 øre. På samme måte kan det vel komme til å gå med denne publikasjonen hvis man gjør noen særlig reklame for den.

Jeg synes det var meget nyttig og at det er meget riktig at hr. Vatnaland har tatt opp spørsmålet og bragt det frem her. Men det ville utvilsomt være den beste løsning om selve kysthåndboken avgår ved en stille død, og man kan i hvert fall si at man forbyr å trykke det annet bind, hvor man har overtrådt alle mulige regler og forbud, men at de kan få anledning til å trykke opp det første bind som Marinens overkommando mener ikke gjør noen skade. Da er man tilsynelatende meget liberal. Men av økonomiske grunner vil det sikkert forby seg selv, for det er ikke noe stort antall fiskere som vil kjøpe det første bind. Jeg kan ikke skjønne at man kan gjøre noe mer direkte med denne sak, slik den ligger an. Men man kan ta opp til observasjon og overveielse flere av de forhold som her er berørt.

Vatnaland: Eg er takksam for den utgreiinga som statsråd Pettersen og admiral Andresen kom med her, for det gjev opplysing om ikkje så lite som ein ikkje har hatt kjennskap til før. Så vidt eg skjønar, fell forlaget tilbake på det løyvet det fekk av sosialminister Whist i 1944, og pukkar på at etter det har dei lov til dette, men dei har berre for orden skuld søkt Samferdselsdepartementet på nytt.

Hambro: Har de fått en orden fordi de har gjort det? - Det er så mange som blir dekorert nu av de merkeligste grunner.

Vatnaland: Eg kan vera samd med hr. Hambro i at ein bør unngå publisitet kring dette verket, og at ein kanskje kan rekna med at heile greia vil «avgå ved en stille død». Det kan ein no ikkje vera så sikker på når ein høyrer det skrivet og den oppmodinga som no nyleg har komi frå fiskarorganisasjonen til Samferdselsdepartementet, og som pressar på om at det må bli gjevi løyve til å gå i gang med 3. bind.

Hambro: Hr. Carlsen nevnte at organisasjonen ville trekke tilbake den støtten.

Reidar Carlsen: Hvis de får 3. bind, så kanskje ikke. Jeg tror imidlertid ikke forlaget kan makte det. Men, som jeg hvisket til hr. Hambro. Det kan gå over til et annet forlag.

Vatnaland: Eg veit ikkje om hr. Hambro hadde komi då eg tok til og opplyste at forfatteren, Bernt Sunde, er død.

Hambro: Jeg trodde at hr. Carlsen hadde rede på ham, og han talte som om han var levende. Jeg vet ikke hvor han traff ham sist.

Vatnaland: Det er spørsmål om nokon kan halda fram med dette med forfatterretten no. Han hadde rett nok, etter det som står i 1. bind, ein medhjelpar, losdirektør Gilhuus-Moe. Det er han som har kontrollert heile bindet, seier Bernt

Sunde i bind 1. Kven som no står bak heile greia, kunne det vera av interesse å få nærare opplyst.

Eg er svært nøgd med at vi fekk denne utførlege utgreiinga som statsråd Pettersen ga, noko som ikkje kunne skje i eit stortingsmøte, og når eg tenkte på å ta saka opp der, hadde eg ikkje då tenkt å koma med noko krav om at verket skulle stoppast, men eg ville ha nærare greie på korleis kontrollen og alt var lagt an med dette, og korleis det verkeleg kunne førast kontroll, for eg har sett det på same måten som hr. Carlsen, hr. Hambro og andre, at det ikkje kan førast effektiv kontroll med kjøparane.

Det er nemnt her av fleire at dette er i grunnen ikkje noko nytt, ein kan kjøpa det i andre verk, og admiral Andresen sa at det var andre publikasjonar som gjekk annleis langt enn denne. Det kan nok vera så på visse område. Men i de andre publikasjonane, t.d. loshandboka, som eg også kjenner litt til – eg har i alle fall sett gjennom ho – er det rettnok verdfulle ting som ein ikkje kan finna her, men det som finst her, er for ein del nye røynsler som denne gamle losen gjennom 40 år har gjort notat om, som no er av det største verd, og som kjem i tillegg til alt det andre som er publisert før, det bør ein ikkje vera blind for. Og ein har ikkje andre stader på eit brett slike utførlege tabellar over kursar og kursbrigde med opplysningar om rett kurs og magnetisk misvising og anna som ein har i dette verket.

Eg gløymde å gjera merksam på det som admiral Andresen no nemnde om tankanlegg, for eg hadde notert det, men det kjem rett nok på ein annan side av innhaldslista. Men det òg er av dei ting som ein burde vera varsam med å gje opplysningar om.

Eg var svært nøgd med den utsegna som admiral Andresen kom med til slutt. Han konkluderte med at det ikkje måtte gjevast løyve til nytt bind, så vidt eg skjønna han, og at ein søkte å hindra vidare sal av dette siste bindet. Det måtte vel kunna gjerast på grunn av alle dei påbod som forlaget har broti mot, og det måtte vel kunna gjerast utan altfor stor publisitet også, meiner eg. Eg har òg høyrte frå annan kant – det var ein stortingsmann som fortalde meg det – akkurat det same som admiral Andresen opplyste her, at dei fyrste som gjekk av stad og sikra seg bindet, var russarane.

Formannen: Før jeg gir ordet til statsråd Jakob Pettersen, vil jeg be statsråd Langhelle sitere dedikasjonen.

Vatnaland: Den dedikasjonen er litt flau. Er det turvande?

Statsråd Langhelle: Jeg tror jeg lar det være.

Statsråd Jakob Pettersen: Det ble nevnt at fiskerorganisasjonen har sendt søknad til Samferdselsdepartementet om bidrag til fortsatt utgivelse. Det tar jeg som et tegn på at en nå har overordentlig vanskelig for å få fortsatt det hele.

Når særlig Sjøkartverket har vært sterkt mot dette, har det bl.a. vært av sikkerhetsmessige grunner. Men det har også vært to andre grunner som har spilt sterkt inn.

Det er for det første det at dette er karter som ikke ajourføres, og dersom disse kartene brukes som seilingskart, kan de være farlige. Det gjelder ikke akkurat i øyeblikket, men ettersom de vanlige kartene blir bedre og bedre, vil et sådant gammelt kart holde seg akkurat på samme nivå, og til slutt bli et farlig kart, fordi det ikke ajourføres.

Ennvidere har Sjøkartverket økonomiske grunner. Her tar en uten videre og gjengir skisser som forutsetningen har vært at en skulle få fotografier av, og bruker dem i noe forminskert målestokk. Det er klart at med den rimelige prisen som denne boken selges for i dag, vil det få økonomiske konsekvenser for Sjøkartverket.

Jeg har ikke gjort noe med denne sak før vi nå fikk den lagt fram her. Jeg har ment at dette var en sak som vi burde behandle med størst mulig diskresjon. Det skal svært lite til før det blir et lite blaff omkring boken, slik at forlaget faktisk kan komme til å selge et betydelig større antall eksemplarer enn det ellers ville ha gjort, og jeg er fullstendig enig i at den kontroll som skulle finne sted, er ingen ting. Ja, jeg har til og med hørt at Sjøkartverkets direktør har gått og kjøpt et eksemplar av boken uten å behøve å undertegne en slik erklæring som skulle undertegnes. Formodentlig har en synes det har gått sent og har ansett det for ønskelig å få flest mulig kunder, og har blåst i det hele.

Det jeg nå synes det er rimelig å gjøre, det er å ta saken opp med Justisdepartementet og Regjeringsadvokaten for å finne fram til en fornuftig måte å stoppe den videre utgivelse på og, så langt det er gjørlig, også på en diskret måte å dra inn de bøkene som er ute. Der er jeg også fullstendig enig med hr. Hambro at vi skal ikke gjøre det under henvisning til beredskapsmessige grunner, men vi skal gjøre det av de grunner som jeg har nevnt.

Forlaget har jo på ikke mindre enn seks forskjellige punkter overtrådt den tillatelse det har fått av departementet. Jeg skulle tro at det må være mer enn god nok begrunnelse for at disse bøkene kan bli inndratt.

Jeg kan for øvrig nevne at direktør Kjær i Norges Sjøkartverk den 20. mai skrev til Samferdselsdepartementet og foreslo at utgivelsen av 3. bind ikke godkjennes, og at 2. bind i den utstrekning det er mulig, beslaglegges og inndras, og han begrunnet det nettopp med at forlaget har overtrådt de tillatelser som det har fått.

Statsråd Langhelle: Når det gjelder den sikkerhetsmessige side av saken, er det avgjørende faktum at boken har foreligget siden 1950, så det er nå bortimot fire år siden den ble tilgjengelig, og da må vi gå ut fra at de av de fremmede makter som har ønsket å få tak i den, allerede har den, så fra sikrings synspunkt sett tror jeg det på det nåværende tidspunkt er nokså likegyldig hva som skjer med 2. bind.

Jeg er enig i det som ble uttalt av hr. Hambro, og også av hr. Carlsen, at det å kontrollere salget er temmelig illusorisk. Det som man kan kontrollere, er selve publikasjonen. Jeg tror det viktigste må være at man for fremtiden får klare regler

for kontroll av publikasjoner av denne art. Jeg antar det da er naturlig at denne kontroll utøves av Sjøkartverket, som jo har eiendomsretten til kartene, og at Sjøkartverket så i fornøden utstrekning samarbeider med de militære myndigheter om godkjenningen.

Reidar Carlsen: Jeg sitter og tenker på hvordan man skal kunne ordne seg her uten skadevirkninger utad. Vi må ikke risikere at regjeringsadvokaten eller Sjøkartverket eller departementet utsteder forbud i en eller annen retning uten at man samtidig har kontakt med forlaget eller dem som har garantert for utgivelsen, for ellers kan vi risikere at det blir en oppmerksomhet omkring denne boken som en ikke ønsker. Da vil en risikere at fiskerne produserer resolusjoner i all verdens mangfoldighet og sier at nå vil staten hindre at vi får en virkelig skikkelig kysthåndbok.

Kunne det ikke være en tanke til overveielse at man fikk tak i Steffensen, som er formann i Råfisklaget. Man behøvde ikke å gi noen forklaring om det som er skjedd hittil, og om dette møte, men si at etter grundig overveielse av hvilke konsekvenser det vil ha å fortsette utgivelsen, vil Regjeringen antagelig bli nødt til å be Sjøkartverket om å forby boken. Man må på en eller annen måte få gjort det kjent, uten at man derved gir folk anledning til å forstå at det har sitt utspring i det som det her har vært pekt på. Situasjonen er jo i dag en annen enn den gang boken ble utgitt, og man kan si at inntil videre vil det ikke bli anledning til å fortsette utgivelsen av publikasjonen for resten av kysten og heller ikke til å gi tillatelse til å trykke opp igjen dette bind. Det siste anser jeg for resten for helt overflødig å si, for det ligger, så vidt jeg vet, 2-3 tusen eksemplarer usolgte. Jeg tror ikke forlaget har fått noen penger, og hvis Råfisklaget forstår hvordan utsiktene er, vil det antagelig trekke garantien tilbake, og da vil ikke forlaget kunne make noen utgivelse – hverken dette forlag eller noe annet forlag som måtte kjøpe retten. For det er ikke nok at dette forlag trekker seg tilbake, eller at Bernt Sunde er død, andre kan jo få forfatterretten og forlagsretten. En må gjøre det kjent at hvem som helst det er som utgir verket, vil det bli forbudt. Jeg ber om at man overveier dette og ikke risikerer en resolusjonsbølge som kan bli satt i gang.

Hønsvald: Jeg synes det er grunn til å være hr. Vatnaland takknemlig for at han har reist denne sak og dermed bidratt til at forholdet kan bli oppklart. Jeg anser det for å være helt på det rene at myndighetene må ta forholdsregler for å hindre utgivelsen av bind 3 i den form og med det omfang som bind 2 har hatt, og der behøver en ikke å konferere hverken med Råfisklaget eller andre. Det er bare å gi beskjed om at bruk av karter og opplysninger i den utstrekning som i bind 2 nektes, og vil de utgi de ting som kan utgis, får Cammermeyer eller hvilket som helst annet forlag stå fritt når det gjelder den slags ting.

Jeg vil gjerne stille et spørsmål, skjønt det kanskje er overflødig: Hvis jeg ga meg til å reise rundt i Nord-Norge og skaffet meg opplysninger om tankanlegg og tankkapasitet, eller skaffet meg opplysninger på annen måte, eller hvis jeg skaffet

meg opplysninger om lyssektorer eller magnetiske forhold og leverte dette til en fremmed makt, ville jeg da bli dømt som spion?

Utenriksminister Lange: Sannsynligvis.

Hønsvald: Man kan ikke dømme dette forlag og forfatteren. De har formodentlig vært i god tro. Men det som jeg i tilfelle ville bli dømt for, har de altså gjort ved å utgi bind 2. Hvis nå en mann gir seg til å reise rundt på Vestlandet, som det ikke foreligger noen bok for i dag, skaffer seg opplysninger av den art som står i boken, og leverer dette til en fremmed makt, vil han antagelig bli å betrakte som spion. Hvis det spørsmål besvares med ja, synes jeg det klarlegger hele situasjonen. Myndighetene – det vil vel da bli Samferdselsdepartementet – må treffe forholdsregler for at bind 3 ikke skal bli utgitt i den form og med det omfang som foreligger i bind 2, og det har man full anledning til å nekte. Ingen kan opptrykke disse karter og disse opplysninger uten myndighetenes samtykke. Dermed vil saken kanskje være begravet, og noen forespørsel til noen om man kan gå frem på den måte, behøver man slett ikke å innlate seg på.

Formannen: Jeg er langt på vei enig med hr. Hønsvald.

Harald Torp: Jeg ser det sådan at den skade som dette verket kan forvolde, den er allerede forvoldt, idet det jo er opplyst at de som først sikret seg dette verk, var russerne. Med hensyn til det gjenværende opplag av bind 2 synes i all fall jeg at det ikke er grunn til å gå til noen som helst slags inndragning, for dermed hindrer man jo at boken i størst mulig utstrekning kan gjøre den nytte den er beregnet å skulle gjøre.

Men en utgivelse av bind 3 synes jeg man bør nedlegge forbud mot. Man kan se det som en slags straffeforanstaltning overfor vedkommende forlag fordi det har satt seg ganske ut over Samferdselsdepartementets bestemmelser, og det bør ikke forlaget kunne gjøre upåtalet. Hvis forlaget skulle ha noen økonomisk interesse av å utgi bind 3 – hva det formodentlig ikke en gang har – ville det være en passende straff for forlaget at man nedla forbud mot det.

Så er jeg enig i den betraktningsmåte at den sak som hr. Vatnaland her har tatt opp, noe som jeg i likhet med hr. Hønsvald synes er fortjenstfullt, bør i all fall ha den følge at når man for fremtiden står overfor liknende tiltak, vil det fra myndighetenes side bli gått fram på en ganske annen måte enn det er gjort i nærværende tilfelle.

Formannen: Ingen flere har forlangt ordet. Jeg må få takke herrene for at de har innfunnet seg, og takke for alle orienterende opplysninger.

Møtet hevet kl. 10.40.