

Den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite
Møte fredag den 6. mars 1970 kl. 9.

Møtet ble ledet av nestformannen, G u t t o r m H a n s e n .

Til stede var: Kjell Magne Fredheim, Knut Frydenlund, Guttorm Hansen, Lars Korvald, Otto Lyng, Margith Munkebye, Tor Oftedal, Erling Norvik (for Erling Petersen), Svenn Stray, Gunnar Alf Larsen, Magnus Andersen, Jakob Aano (for Karl J. Brommeland), Annemarie Lorentzen (for Ragnar Christiansen), Gunnar Garbo, Odvar Nordli, Sverre Nybø, Paul Thyness, Thorstein Treholt, Bjørn Unneberg (for Johan A. Vikan), Johan Østby.

Av Regjeringens medlemmer var til stede: Utenriksminister Lyng, statsråd Kyllingmark, statsråd Grieg Tidemand og statsråd Elisabeth Schweigaard Selmer.

Følgende embetsmenn ble gitt adgang til møtet: Utenriksråd Thore Boye og ambassadør Knut Aars fra Utenriksdepartementet.

Fung. formann: Møtet er innkalt fordi Regjeringen ønsker å gi en orientering om visse spørsmål angående Svalbard. Samferdselsministeren vil gi en orientering først, deretter utenriksministeren.

Statsråd Kyllingmark: For ca. fire år siden avga et utvalg som hadde som mandat å utrede Svalbards transportproblemer, en innstilling hvor konklusjonen bl.a. var at Svalbards kommunikasjonsproblemer eksternt best kunne løses ved bygging av flyplass på Svalbard.

Under den videre forberedelse av planer om en flyplass er man fra Samferdselsdepartementets side kommet til at det både operativt og anleggsmessig er mulig å plassere en flyplass på Hotellneset ved Longyearbyen. Planene er laget, slik at saken for så vidt er moden for å kunne realiseres. Vi er klar til å utarbeide en melding til Stortinget omkring Svalbards transportproblemer, og er også for så vidt fra vår side klar til å konkludere med det samme som var utvalgets konklusjon, at vi tror at den beste løsning på disse problemene er å bygge en flyplass. Hittil har flymessig betjening av Svalbard kunnet foregå om vinteren når det er tilstrekkelig tele i jorda helt opp til overflaten, og det har vært ryddet en plass i Adventdalen som har kunnet betjenes om vinteren. Men førefallet tiner jorda slik at det ikke er mulig å bruke fly. En tid hadde man brukbare sjøfly – Albatross-fly – til å ta enkelte turer opp til Svalbard. De hadde tidligere base på Andøya. Men denne mulighet er ikke til stede lenger, da denne flytype ikke anvendes mer.

Vi er altså nå i den situasjon at det i visse tider av året ikke er mulig å komme opp til Svalbard med fly. Det kan føre til at det oppstår vanskeligheter f.eks. med ambulansetjeneste. De langtrekkende helikoptere kan vel gå opp dit, så man har en viss mulighet til å kunne komme opp der i et krisetilfelle. Men muligheter for en mer regelmessig betjening er ikke til stede.

Det er hva som kan sies fra Samferdselsdepartementets side i denne sak.

Utenriksminister Lyng: Jeg har ingenting å bemerke til samferdselsministeren rent samferdelsmessige betraktninger. Men på grunn av den rent spesielle traktatmessige status Svalbard har, vil spørsmålet om anlegg av en flyplass der reise visse problemer, som jeg synes det er riktig å redegjøre for overfor komiteen, fordi det er problemer som vanskelig lar seg analysere i en offentlig stortingsmelding.

La meg da først med noen ganske få ord minne om Svalbards rent spesielle traktatmessige status. Svalbard-traktaten av 9. februar 1920 sier i sin Artikkel 1 at Norge under de vilkår som er fastsatt i nærværende traktat tilkjennes den

«fulle og uinnskrenkede høihetsrett over Spitsbergen-øgruppen» m.v.

«Norges fulle og uinnskrenkede høihetsrett» er de ord som er brukt. I vår egen Svalbard-lov av 17. juli 1925 har vi brukt uttrykket:

«Svalbard er en del av kongeriket Norge.»

For så vidt er Svalbard plassert på samme plan som norsk territorium for øvrig. Men det er et velkjent og åpenbart faktum at den suverenitet vi har over Svalbard-territoriet, så langt fra er noen «uinnskrenket høihetsrett». Det er en suverenitet som i høy grad rent faktisk er uthult, kanskje først og fremst gjennom bestemmelsene i Svalbard-traktatens Artikkel 9, som setter forbud mot enhver form for militær virksomhet på Svalbard, og dernest gjennom en rekke andre traktatbestemmelser – Artikkel 3 og andre – som likestiller borgerne i de øvrige traktatmakter med norske borgere. Den faktiske innflytelse vi i dag kan utøve på Svalbard, blir da ganske annerledes enn den vi kan utøve på norsk territorium ellers, og er i høy grad redusert i forhold til den. Man må vel bare erkjenne at det som skjer f.eks. i det russiske samfunn i Barents, har vi overhodet ingen mulighet til å kontrollere eller til å påvirke. Dette er generelt sett den rettslige og faktiske situasjon.

Ved siden av dette forhold bør man også merke seg at den rent strategiske betydning av Svalbard og havområdene rundt Svalbard har økt i den senere tid. Jeg tror at enhver som ser – ikke på et kart – men på en globus, umiddelbart vil få forståelsen av at i den periode vi nå er inne i, med mulighet for atom-rakettkrig og ikke minst elektronisk krigføring, er disse områdene ømtålige og er gjenstand for den største oppmerksomhet både fra russisk side og fra annet hold.

La meg så rent generelt minne ganske kort om forhistorien eller en del av forhistorien når det gjelder vår status på Svalbard. Russerne tiltrådte Svalbard-traktaten først i 1935. Da traktaten ble utformet i 1920, var Sovjet ikke i den posisjon at landet kunne delta i traktatarbeid av denne karakter. De tiltrådte altså traktaten i 1935, men har aldri lagt skjul på at de mente at traktaten gikk deres gamle rettigheter for nær. Jeg vil bl.a. minne om den meget dramatiske begivenhet den 12. november 1944, da Trygve Lie om natten umiddelbart før han skulle reise fra et ellers meget vellykket opphold i Moskva, ble tilkalt til Molotov, som rent en passant sa at det nå var på tide å revidere Svalbard-traktaten og innføre en felles sovjetisk/norsk suverenitet over området.

Det ble ført lange og til dels meget hårde forhandlinger om dette i siste fase av siste verdenskrig, og helt fram til 1947. Jeg er vel faktisk den eneste av dem som

er til stede her, som deltok i Stortingets behandling av saken den gang. Jeg vil gjerne få sitere et par avsnitt fra det stortingsvedtak som ble truffet den 15. februar 1947, fordi russerne selv til stadighet kommer tilbake til det. Først peker stortingskomiteen —hvis uttalelse Stortinget tiltrådte — på visse sider ved historikken fram til 1947, bl.a. på at det på et visst tidspunkt under forhandlingene fra den norske regjeringens — Nygaardsvold-regjeringens — side var lagt fram

«et utkast til en felles-erklæring fra sovjetrussisk og norsk side. I utkastet var det uttalt at forsvaret av Svalbard-øygruppen var et fellesanliggende for Norge og Sovjet-samveldet.»

Så hardt trengt var man altså på det tidspunkt av forhandlingene. Det må vel være tillatt å si at det av den utenriksminister og de diplomater som håndterte saken i dette tidsrom, ble gjort et godt arbeid i og med at de virkelig kom ut av den situasjonen.

Stortinget uttalte da videre:

«Stortinget som ikke kan glemme den hjelp som Sovjetsamveldet ydet Norge, er enig i at man for øvrig fortsetter drøftelser med Sovjetsamveldet, den stat som ved siden av Norge har særlige næringsinteresser på Svalbard, om forberedelser til en revisjon av Svalbard-traktaten av 1920 som kan gjøre den mere tilfredsstillende.»

Dette var Stortingets uttalelse den gangen, og den siteres stadig fra russisk side under forhandlinger som på en eller annen måte angår Svalbard.

Jeg vil så si noen få ord om utviklingen spesielt når det gjelder planen om å bygge flyplass på Svalbard. Spørsmålet ble reist bl.a. i 1958, da det var planer om at et privatselskap skulle bygge en flyplass på Svalbard. Saken ble offentlig drøftet og var offentlig kjent, og reaksjonen fra russisk side kom i form av en protest hvor man påberopte seg at enhver bygging av flyplass på Svalbard ville stride mot Svalbard-traktatens artikkel 9, som slår fast at det ikke er adgang til å opprette eller tillate opprettet noen flåtebase eller anlegge noen befestning i de nevnte egner, som aldri må nyttes i krigsøyemed. I 1958 valgte altså russerne den argumentasjonslinje at anlegget av en flyplass ville stride mot artikkel 9, fordi flyplassen ville kunne utnyttes til militære formål.

Fra 1966 kom man imidlertid over i en fase hvor den russiske argumentasjon fulgte andre veier. Det fikk den form at man fra russisk side rettet en henstilling til de norske myndigheter og foreslo at Norge og Sovjet i fellesskap skulle bygge og drive en sivil flyplass på Svalbard. Russerne har hele tiden påberopt seg at dette opprinnelig er en norsk tanke, og at den først skal ha vært lansert av statsminister Gerhardsen under en samtale i 1960 med den daværende russiske ambassadør. Jeg tror man kan anse det klart at daværende statsminister Gerhardsen aldri har avgitt noen som helst slik uttalelse som har kunnet betraktes som bindende fra norsk side eller som noe forslag fra norsk side. Men at tanken nok har vært overveid den gangen, fremgår bl.a. av et referat fra en pressekonferanse som ble holdt i 1962, hvor den daværende statsminister uttalte at tanken om en slik fellesflyplass fortjente overveielse.

Det er da fra russisk side etter hvert som planen om norsk anlegg av en flyplass er blitt kjent og drøftet, stadig kommet nye henstillinger om bygging av en fellesflyplass. Jeg kan som et eksempel sitere utdrag av en rapport angående en samtale mellom sjefen for skandinavisk avdeling i Utenriksdepartementet i Moskva og representanter for den norske ambassade i Moskva som var tilkalt til denne konferansen. Der sies det bl.a.:

«Den sovjetiske regjering kan ikke unnlate å henlede oppmerksomheten på at Norges regjering i sin tid brakte fram tanken om å bygge flyplass i fellesskap med Sovjetunionen.»

Og det heter videre at forholdene på Svalbard er vanskelige og at byggingen sikkert ville by på tekniske problemer, og at det også ville bli svært dyrt. Sovjetunionen var rede til å dekke halvparten av utgiftene, men, tilføyde Belokhvostikov:

«dette er naturligvis ikke de avgjørende momenter fra sovjetrussisk side, de ligger på det sikkerhetsmessige plan.»

Også i denne sammenheng vises det til stortingsuttalelsen fra 1947 om sovjetrussernes spesielle næringsinteresser på Svalbard.

Skal man tolke traktaten ut fra rent juridiske og folkerettslige kriterier, tror jeg man må komme til det resultat at den norske stat, som tross alt har den formelle suverenitet, må kunne påberope seg at den og den alene har traktatmessig rett til slike disposisjoner som anlegg av en flyplass. Jeg tror det er en tolkning som våre folkerettsekspertene har akseptert, og det er en tolkning som jeg er enig i. Men på den annen side er det ikke en tolkning som er absolutt selvinnlysende. Dertil kommer at i faktiske situasjoner av denne karakter er traktat-tekniske tolkninger svært ofte et noe svakt grunnlag å bygge på. Og når man skal vurdere spørsmålet om hvor vidt og på hvilken måte planen om bygging av flyplass på Svalbard skal realiseres, tror jeg man må tenke like meget på maktposisjoner – som å legge rent traktatmessige vurderinger til grunn.

Regjeringen har for sitt vedkommende sett det slik at det kan reises tungtveiende innvendinger mot formelt å sette i gang bygging og drift av en flyplass på Svalbard som et felles norsk/sovjetisk foretagende. Det ville etter vårt syn – og det har vi sterkt fremhevet overfor russerne – bl.a. kunne ha den konsekvens at de andre traktatmakter som etter Svalbard-traktaten kan påberope seg full næringsmessig likestilling, også vil kunne komme med anmodning om å få bygge flyplass på Svalbard. Enten sammen med oss – slik som vi da ville ha innrømmet russerne adgang til – eller alene. Og det ville etter Regjeringens mening skape en nokså uoversiktlig situasjon. Vi er i hvert fall for vårt vedkommende kommet til det resultat at hvis det skal anlegges en flyplass på Svalbard, må den anlegges av den norske stat i offentlig regi og drives av den norske stat i offentlig regi.

Spørsmålet er så hvilke refleksvirkninger det kan tenkes å utløse på russisk side. Hvis vi går frem på den måten – og jeg går ut fra at det vel bør bli på den måten – vil Sovjet kunne si: Anlegg av en slik sivil flyplass er altså etter norsk mening ikke i strid med Artikkel 9 i Svalbard-traktaten. Da må også vi på russisk

side – for å ivareta våre næringsinteresser på Barents – kunne gå frem på samme måte i henhold til Svalbard-traktatens bestemmelser om likestilling.

Det er vel et faktum som man ikke kan se bort fra at hvis man fra russisk side i morgen eller i overmorgen starter med anlegg av en flyplass på Barents, så har vi vel ingen mulighet for å stanse eller forhindre det. Og det ville jo sette oss i en ytterst vanskelig situasjon, ikke minst prestisjemessig, fordi vi jo anser Svalbard som en del av Kongeriket Norge, som det står i vår egen Svalbard-lov av 1925.

Jeg vil derfor ikke legge skjul på at når vi begynner å arbeide med anlegg av denne flyplassen, er det mulighet for at det vil kunne utløse en utenrikspolitisk utvikling som kan være ganske betenkelig.

Hvis jeg skulle konkludere med noe, vil jeg si at som utenriksminister ville jeg ha foretrukket at dette arbeidet ikke ble advisert eller annonsert eller satt i gang akkurat på dette tidspunkt, men at man kunne se det noe an.

På den annen side er jeg jo som medlem av Regjeringen klar over at man må vurdere en slik sak som denne fra alle sider, og jeg er også klar over at vi vel ikke kan stampe noe særlig lenger mot utviklingen. Vi må før eller senere skjære igjennom og finne en løsning på disse kommunikasjonsproblemene.

Man kan naturligvis også si at hvis russerne først vil sette denne saken på spissen, kan de like uanfektet gå i gang med å bygge en flyplass på Barents i dag eller i morgen, uansett hvilke planer vi legger og hvilken fremdrift vi velger for å løse våre problemer. Så alle hensyn tatt i betraktning mener for så vidt også jeg at her må man før eller senere ta et standpunkt. Men jeg har funnet det riktig at jeg på forhånd fikk anledning til å orientere komiteens medlemmer om også disse sider ved denne sak, slik at komiteens medlemmer når de i sin tid skal ta standpunkt til den melding som legges frem, også er klar over at det er visse hensyn som her spiller inn, og som man vanskelig kan detaljere eller analysere i selve meldingen. Jeg takker formannen for at jeg har fått anledning til å legge frem disse synspunkter.

Statsråd Grieg Tidemand: Jeg skal for så vidt bare utfylle litt på det sikkerhetspolitiske plan hva utenriksministeren har vært inne på.

Det er klart at det mønster som har dannet seg i dette område, er ganske spesielt. Svalbards strategiske betydning har steget etter den siste krig. Man kan bare minne om hva som foregikk med hensyn til flybaser i det nordlige område under siste krig. Det faktiske forhold er at man nå har en meget sensitiv balanse i dette område. Enhver ting som bringer uromomenter inn i dette, er farlig. Forholdet er jo at Sovjet har en meget stor del av sin kjernefysiske potential representert ved sine undervannsbåter i dette område, og Svalbard kommer selvfølgelig strategisk inn i det bildet, både etterretningsmessig og på annen måte. Man kan si det slik at det i fred foregår en slags krigersk virksomhet i dette område, med gjensidig påpassing av hverandre fra sovjetisk og vestlig hold.

Det som så videre kompliserer dette, er at de sovjetiske atomundervannsbåter med kjernefysisk potential etter hvert trenger lenger og lenger utover i Atlanterhavet og etter hvert representerer en større og større fare for den vestlige verden.

For oss har Svalbard ingen direkte sikkerhetspolitisk betydning, men indirekte vil det bli uhyre følbart for oss hvis en av supermaktene får det inntrykk at en eventuell utnyttelse av Svalbard av en annen part – i dette tilfelle Sovjet – medfører åpenbare militære fordeler, og det vil det gjøre ved anleggelsen av en slik flyplass det her er tale om.

Overvåkingen fra de to supermakter gjennomføres i dag med en rekke midler, og en eventuell flyplass på Svalbard vil uten tvil av både USA og Sovjetunionen bli vurdert slik at regelmessige flygninger på øygruppen vil kunne gi et meget godt utfyllende etterretningsbilde.

Man kan si det slik at det hittil synes som det har vært en gjensidig innstilling hos de to supermakter at det er viktigere å nekte motparten adgang til flyplass på Svalbard enn selv å skaffe seg det. Og hvis man gjorde dette, ville altså kontrollspørsmålet bli en viktig faktor hos disse to, for å hindre at motparten ukontrollert benytter flyplassen.

Sett fra norsk sikkerhetspolitisk vurdering er det absolutt uønsket at man bygger en permanent flyplass i et slikt strategisk følsomt område som dette er, og som det mer og mer synes å bli etter som årene går.

Jeg er fullt klar over at de vanskeligheter man her er inne på – som det er redegjort for av samferdselsministeren og utenriksministeren – ut fra de legitime sivile behov som våre folk på Svalbard i høy grad har. Men det vi gjør ved å bygge denne plassen, er at vi bryter en balanse som har eksistert opp til nå. Hvis russerne får fly på vår plass, har de et halvmilitært sivilt flyselskap – Aeroflot – som vil ha alle muligheter for å benytte plassen i etterretningsøyemed over de havområdene det her er tale om. Det kan vi ikke forhindre. Hvilken reaksjon det da måtte komme fra amerikansk side, vet vi ingenting om.

Alternativt kan man si det slik: Hvis vi ikke bygger plassen, er mulighetene åpne for Sovjet til å bygge sin egen flyplass, men det har de altså ikke gjort hittil. Det vil vel også avstedkomme i så tilfelle en mulig reaksjon fra vestlig side, f.eks. fra USA som signatarmakt.

Som utenriksministeren nevnte, var dette utenrikspolitisk betenkelig nå, og man kunne se en fordel ved å prøve å utsette dette noe. Det er ganske klart at skulle man komme opp i en krisesituasjon, ville dette problemet aksentuere seg enda mer.

Som konklusjon kan en si at dette utenrikspolitisk, ikke bare i øyeblikket, men også på lang sikt vil være en kompliserende faktor i dette område sett med norske øyne, i og med at vi som en liten nasjon bare har interesse av å opprettholde den balanse som der er nå, uten å innføre uromomenter som kan forstyrre den fredelige balanse det er i området. Jeg vil sterkt presisere, som jeg nevnte først, at det er uhyre farlig i dagens situasjon.

Statsråd Elisabeth Schweigaard Selmer: Jeg er her i egenskap av formann i det interdepartementale Svalbard-utvalg. I dette utvalg har vi naturlig nok interessert oss sterkt for flyplassspørsmålet. Utvalget har to ganger hatt møter med befolkningen i Longyearbyen – sommeren 1966 og i 1969. Begge gangene var flyplassspørsmålet den sak som i første rekke var fremme i bildet. Det ble fremholdt

at det var overhodet intet som befolkningen ønsket sterkere enn nettopp å få en flyplass som gjorde det mulig med helårsflyforbindelse på Svalbard. Svalbard-utvalget har avgitt en formell uttalelse om dette spørsmål og har sagt at denne flyplassen bør bygges så snart som mulig.

Jeg er imidlertid selvfølgelig til fulle klar over de betenkeligheter som her er til stede. Hvis man kunne se bort fra det behov befolkningen har, er det like klart at denne flyplassen ikke burde bygges. Men vi har dog en norsk befolkning der oppe. Den er ikke så helt liten. I Longyearbyen er det vel ca. 900 mennesker, og etter min vurdering har denne befolkning en rimelig forventning om å få bedret sine kommunikasjoner med riket for øvrig.

Jeg kan bare her vise til den utvalgsinnstilling som ble avgitt for flere år siden, og som samferdselsministeren nevnte. Senere har det jo vært kjent at myndighetene har arbeidet med dette spørsmålet. Opprinnelig var man på Svalbard klar over at Utenriksdepartementet hadde betydelige betenkeligheter, men man har etter hvert fått den forståelse at det ikke fra Utenriksdepartementets side vil bli stukket kjepper i hjulet for så vidt angår denne byggingen. Man har altså med andre ord i dag den oppfatning på Svalbard at det ikke er spørsmål *om* flyplassen skal bygges, men *når* flyplassen skal bygges, og at det nå er et spørsmål om når de nødvendige bevilgninger kan bli gitt.

Som sagt – jeg er fullstendig på det rene med betenkelighetene. Jeg synes imidlertid at man også bør ha klart for seg at denne sak jo har pågått i mange år og har skapt denne forventning der oppe på Svalbard. Jeg synes nok *det* også avgjort må være et moment i vurderingen.

Jeg tror personlig denne saken nå er meget vanskelig å reversere, og jeg må som formann i Svalbard-utvalget gå inn for at denne flyplassen blir bygget, men selvfølgelig i fullstendig norsk regi.

Lars Korvald: Jeg forstår det slik at man i Regjeringen da nærmest er innstilt på å bygge denne flyplassen. Jeg har ikke fått helt klar forståelse av det i de orienteringer som er kommet, men en må vel nå oppfatte det slik, siden man kommer til komiteen og vil ha reaksjon på de betenkeligheter som foreligger ved å bygge flyplass på Svalbard nå.

Så er det et annet spørsmål, og det er: Hvilken kvalitet og størrelse skal en slik flyplass ha? Den vil altså bli av en sånn beskaffenhet at den kan føles som en trusel? Nå sa riktignok forsvarsministeren at det var etterretningsmessige hensyn som kanskje talte inn her. Jeg er klar over at Sovjet kan se dette på en annen måte, men det vil vel ikke bli noen flyplass av en slik kvalitet og størrelsesorden at den umiddelbart vil bety noe rent krigsmessig. Det er vel heller spørsmål om affiniteten overfor Sovjet, om de øyeblikkelig vil gå hen og bygge sin egen flyplass på stedet. – Dette var altså nærmest et spørsmål som jeg synes det kunne være grunn til å få avklaret.

Dette med melding er nevnt. I tilfelle Regjeringen beslutter å bygge, er det tanken at man vil legge saken frem som en melding for Stortinget? Jeg oppfatter det slik.

Etter å ha hørt redegjørelsene fra ministrene, må jeg ellers si at jeg totalt heller til utenriksministerens konklusjon – å se dette spørsmålet noe an.

Otto Lyng: Jeg forstår det slik at det bare er én ting som i grunnen er klinkende klar foreløpig, og det er at dersom man skal innlate seg på bygging, har man det standpunkt at det må skje i norsk regi.

Som ordfører for Svalbard-budsjettet og Svalbard-saker hvert eneste år, er jeg også fullstendig klar over at når det gjelder spørsmålet om flyplass sett i relasjon til behovet for øygruppens befolkning, er det bare én eneste mening – nemlig at behovet er til stede, og det ut fra et rent sivilt siktepunkt.

Når det gjelder de forsvarsmessige og ikke minst de utenrikspolitiske konsekvenser, må jeg si at etter redegjørelsen fra utenriksministeren, er jeg nok noe i tvil.

Jeg hadde i denne forbindelse tenkt å stille noen spørsmål. Det ene var nettopp det hr. Korvald stilte om størrelsen på flyplassen, eller la oss kalle det en flystripe, hvis det er mulig å få redusert til det. Når jeg stiller det spørsmålet, er det i tilknytning til det faktum at man om vinteren jo har hatt noen flygninger dit opp, med landing på det man kan kalle en isbane, og hvor forholdene har vært slik at man bare har kunnet bruke propellfly og ikke andre typer maskiner. Jeg har lyst til å spørre om det har vært noen reaksjon fra russisk side på disse flygningene. Og da kommer jeg i grunnen til den konklusjon jeg egentlig vil frem til med disse spørsmålene. Det er om det er noen mulighet for å ha et så begrenset anlegg at man ikke kan mistenkes for å ha anledning til å utøve noen større flyvirksomhet – dette grovt forenklet sagt – enn den man opprettholder på vinterstid ved hjelp av den flystripen man har i Adventdalen.

Dette er som nevnt, grovt forenklet sagt, men intensjonen bak spørsmålet er sikkert forstått. Er det da noen mulighet via Utenriksdepartementet for å bibringe russerne den forståelse at det her dreier seg om et minimalt anlegg, og at den hele og fulle hensikt er at anlegget skal være av en slik beskaffenhet og størrelsesorden at man kan forsvare det og bli forstått når man fremlegger en slik tanke?

Som ordfører for Svalbard-budsjettet og Svalbard-sakene har jeg også hatt et visst press fra øygruppens befolkning, og det gjør at jeg til syvende og sist heller til den oppfatning at man bør gå til anlegg av en flyplass. Jeg tror utenriksministeren har rett i det synspunktet at man i all fall ikke på noe lenger sikt makter å stoppe dette.

Fung. formann: Det er reist et mer teknisk spørsmål, og det er spørsmålet om størrelsen på en eventuell flyplass. Jeg vil da gi ordet til samferdselsministeren, slik at han kort kan redegjøre for det.

Statsråd Kyllingmark: Det det er snakk om her, er en vanlig konvensjonell sivil flyplass med en startbane på 1600 meter og vanlig overrun og med de fasiliteter som er nødvendige for sivile operasjoner og for de rutegående fly som man ellers har på Nord-Norge for at man ikke skal måtte basere seg på bestemte flytyper, men

at man kan forlenge en rute fra Tromsø dit opp i den frekvens som er ønskelig for å betjene befolkningen. Utenom selve startbanen vil det da bli snakk om de flysikringsmessige foranstaltninger, slik at man kan navigere sikkert, og mønsteret vil være en vanlig sivil flyplass.

Fung. formann: Forsvarsministeren har bedt om ordet for å svare hr. Korvald.

Jeg vil be om at man holder korte innlegg.

Statsråd Grieg Tidemand: Det er helt klart at Aeroflot i tilfelle vil få anledning til å fly på denne flyplassen. De flyene de bruker, vil ha full etterretningsmessig kapasitet, og således vil den militære betydning for Sovjet av en norskbygd flyplass her være helt klar.

Gunnar Garbo: Jeg synes ikke det er mulig å ta et definitivt standpunkt til denne vanskelige saken etter de redegjørelser vi har fått i dag, så jeg kan for mitt vedkommende ikke gi uttrykk for annet enn noen helt umiddelbare refleksjoner.

Den naive forestilling som jeg hadde da vi kom til møtet, var at hvis Norge har bruk for en flyplass og vi har klart fredelige hensikter med å anlegge den, skulle vi ikke la oss hindre i å gjøre det. Men jeg må tilstå at jeg, etter å ha hørt fremstillingen fra utenriksministeren og forsvarsministeren, er blitt betydelig mer betenkt enn jeg var på forhånd.

Det står for meg som om det verste alternativ en kunne oppleve, var at vi satte i gang med å bygge en flyplass og dermed utløste den virkning at russerne bygde sin egen uten at vi var i stand til å hindre det. Så jeg har lyst til å reise det spørsmål til overveielse, om ikke det valget vi står overfor heller er: enten å bygge en flyplass i fellesskap med russerne, eller å avstå fra å bygge en flyplass i det hele tatt.

Sett i et litt lengre perspektiv fortoner det seg vel slik at med et så omfattende samarbeid som vi har med amerikanerne, ville det i og for seg være naturlig om vi også på et eller annet praktisk område trådte inn i et samarbeid med russerne – og en flyplass på Svalbard ligger jo for så vidt veldig nært til. Det reiser seg jo da selvfølgelig problemer i forbindelse med den sikkerhetspolitiske situasjon nordpå. Men hvis man skulle bedømme det slik at valget står mellom på den ene side én norsk pluss en russisk flyplass, eller en felles flyplass, kunne det jo meget vel tenkes at det klokeste var å slå inn på den siste løsningen.

Jeg var litt overrasket over hvor stor vekt forsvarsministeren la på den strategiske fordel som skulle knytte seg til å ha regelmessige flygninger på Svalbard. Hittil har man jo gjerne sett det slik at adgangen til overvåking av motpartens bevegelser i og for seg er et stabiliserende element i maktbalansen, og man har aktivt gått inn for å fremme muligheter for gjensidig inspeksjon og kontroll – simpelthen som et ledd i å trygge sikkerheten og forebygge uberettiget frykt for overraskende angrep. Nå skjønner jeg at hvis disse atomubåtenes lokalisering her kommer inn i bildet, kan man røre ved gjengjeldelsesevnen og derved komme inn på

et veldig ømtålig punkt. Men jeg vil gjerne spørre forsvarsministeren om man ikke i dag ved hjelp av andre ting, ved hjelp av satelittovervåking og ved hjelp av langtreckende flyovervåking allikevel har så pass store muligheter i de nordlige farvann at denne flyplassen ikke skulle bety så veldig stor forandring i situasjonen.

Jeg vil gjerne betone at dette er bare helt foreløpige refleksjoner fra min side, og at jeg ikke selv har noe endelig svar på dette.

Fung. formann: Jeg vil jo også gi uttrykk for de rent personlige refleksjoner som en helt naturlig gjør seg i en sak som man ikke har hatt anledning til å studere på forhånd.

Mitt utgangspunkt er en total vurdering av situasjonen i nord, og jeg tror at vi gjør feil hvis vi vurderer Svalbard isolert. Den faktiske situasjon i de nordlige områder er, slik jeg tolker den, at den toleransegrense som Sovjet har hatt i nord, er senket etter hvert som Kola-basens størrelse er økt. Det er jo også ganske naturlig at det vil være slik for en supermakt som her anlegger en base av global strategisk betydning. Jeg har tolket det slik at de reaksjoner som vi har opplevd, har vært signaler fra sovjetisk side om en senkning av toleransegrensen. Hvis vi vil fortsette den frivillige restriksjonspolitikken som vi har drevet i Finnmark av hensyn til den militære balanse, har jeg derfor veldig vanskelig for å se at vi kan anlegge en flyplass på Svalbard nå. Fra min side sett er en balanseendring meget betenkelig.

Jeg tror vi skal være klar over at ethvert norsk anlegg som tar sikte på å ta ned fly på Svalbard, av Sovjet vil bli betraktet som et NATO-anlegg. Om vi ikke var med i NATO, men var nøytrale, ville det også bli betraktet som et vestlig forsvarsanlegg. Jeg synes ikke vi skal forsøke å lure oss unna i hvert fall den virkelighet.

Jeg tror heller ikke det har noen vesentlig interesse hvilken størrelse anlegget har, for dette er for det første et balansespørsmål. For det andre er det et spørsmål om å åpne muligheter for Sovjet til å anlegge en egen flyplass.

Et annet hensyn vi har, er jo hensynet til NATO og til den andre supermakten, og jeg tror at dette spørsmålet om samarbeid må betraktes ut fra det hensynet vi her har. Jeg tror at en flyplass felles med Sovjet i dette meget kritiske område – jeg oppfatter dette området som meget kritisk – av USA vil bli betraktet som en meget betydelig endring i vår sikkerhetspolitiske orientering, så betydelig at jeg for min del ikke er beredt til nå, med den holdning Stortinget har tatt til vår sikkerhetspolitikk generelt, å gå til et samarbeid som kan tolkes slik.

Det er dette jeg for min del ville si.

Paul Thyness: Det er selvfølgelig ingen tvil om ønskeligheten av en slik flyplass på Svalbard for sivile formål. Jeg har imidlertid den fornemmelse at vi kanskje ikke er så meget hjulpet ved å bygge en flyplass på Svalbard i rent nasjonal regi, fordi det vel i det lange løp vil bli uhyre vanskelig å unngå at Aeroflot kommer til å fly på den – muligens ikke regelmessig, men i all fall med en hyppighet som gjør regulariteten mindre vesentlig.

Jeg var også, i likhet med hr. Garbo, litt overrasket over den vekt forsvarsministeren la på spørsmålet om overvåking og kontroll i disse farvann. Det er jo tross alt et relativt begrenset område det dreier seg om. Det er vel i dag ingen problemer for Sovjetunionen – med tanking i luften – å holde fly konstant i dette området. Så vidt jeg vet er også USSR i ferd med – og er kommet meget langt i det – å utvikle flytyper som vil kunne henge over disse farvann noe bortimot permanent – altså fly som har en voldsom utvidet flytid. Det er vel da en mulighet for at dette spørsmål vil kunne komme til rent sikkerhetsmessig å stå i en helt annen stilling i løpet av relativt få år. Og selv om ønskeligheten av en sivil flyplass her er ganske sterk, synes jeg derfor ikke at dette er så påtrengende at det rettferdiggjør at vi i dag tar de åpenbare utenrikspolitiske komplikasjoner som vil følge av det.

Min konklusjon er derfor at dette i all fall bør utsettes.

Tor Oftedal: Jeg forstår meget godt de rent saklige behov – eller nesten desperate behov – når det gjelder en sivil flyplass på Svalbard. Men på grunnlag av det som hittil er kommet fram her i debatten, finner jeg det uhyre vanskelig å uttrykke noen mening eller – for å si det på en annen måte – gi noe råd som går på tvers av de meget alvorlige motforestillinger som forsvarsministeren og utenriksministeren her har gjort gjeldende.

Jeg er i likhet med flere andre talere av den oppfatning at det vel ikke spiller så stor rolle hvilken karakter denne plassen får. Det avgjørende er til syvende og sist kanskje ikke hva plassen faktisk innebærer, men hvilke konklusjoner det er mulig for russerne å trekke – på saklig eller usaklig plan. Jeg er engstelig for at et hvilket som helst anlegg, uansett hvilken karakter det måtte få, kan brukes som påskudd for anlegg av en sovjetisk flyplass, som vi ikke vil ha noen kontroll over.

Jeg har noen spørsmål til Regjeringens medlemmer som muligens kunne bidra til å gi oss litt større muligheter for en totalvurdering. Det første er: Hvordan har Sovjet ordnet seg med flyforbindelse i dag, driver de en trafikk av omtrent samme karakter som den norske på vinterbasis, eller hvordan forholder dette seg i øyeblikket? Mitt annet spørsmål knytter seg til det anlegget som for en del år siden skapte en del brudulje, nemlig ESRO-anlegget. Kan det gis opplysninger om hva som er gjort med den saken, er det blitt ro omkring den? Og det tredje spørsmålet er: Har man foretatt underhåndsfølinger for å få brakt på det rene hvordan amerikanerne stiller seg i denne saken, eller har man noen mening om hvilket råd amerikanerne ville gi oss i flyplassaken hvis vi bad dem om råd?

Knut Frydenlund: Jeg må si at de sterke betenkeligheter som utenriksministeren hadde, og de meget sterke motforestillinger som forsvarsministeren gjorde gjeldende, gjorde et sterkt inntrykk. Det er vanskelig å forstå hvordan Regjeringen på bakgrunn av disse sterke motforestillinger fra utenrikspolitisk og forsvarspolitisk hold allikevel vil kjøre saken fram. Det er klart – som justisministeren var inne på – at det er et legitimt behov for de nordmenn som bor der oppe, å ha en regelmessig forbindelse med Norge. På den annen side har vel russerne enda flere mennesker bosatt der de har sin næringsvirksomhet, og de har

ennå ikke bygd noen flyplass. De må ha et motiv for ikke å gjøre det, og det er antageligvis frykt for at det kan utløse en kjedereaksjon på annet hold som der har spilt inn. Jeg er redd for at hvis vi kjører fram på egen hånd, vil vi gi russerne en foranledning til å starte opp, idet de kan påberope seg hva vi har gjort.

Jeg vil slutte meg til de spørsmål som hr. Tor Oftedal reiste. Hva har reaksjonen vært på de foreliggende planer fra russisk og amerikansk hold? Jeg er enig i at man i all fall på det nåværende tidspunkt ikke kan ta noe standpunkt. Jeg tror allikevel jeg vil avvise det forslag om et felles norsk-sovjetisk anlegg som hr. Gunnar Garbo fremsatte. Det er klart at vi må utvikle samarbeidet med Sovjet, slik Regjeringen har gått inn for, men akkurat dette området er så sensitivt at jeg tror vi må finne andre områder enn dette å samarbeide med russerne på.

I sitt innlegg viste samferdselsministeren til at det var mulig å nå Svalbard i dag med helikopter. Hvordan er muligheten for å gå denne vei? Er det omkostningsfaktoren som gjør seg gjeldende der, blir det for dyrt å bruke den formen for transport?

Magnus Andersen: Jeg vil i grunnen ikke i dag ta noe avgjort standpunkt, verken for eller imot. Jeg må si at jeg er noe forundret over de argumentene som man hittil har trukket fram når det gjelder betenkelighetene ved å bygge en norsk sivil flyplass – jeg vil understreke ordet «sivil» – på Svalbard. Med hensyn til at overvåkingen vil kunne økes hvis man får en slik flyrute, kan jeg ikke skjønne at denne ruten vil kunne gi noen særlig flere muligheter der enn man har i dag. Utgangspunktet for en slik rute vil etter min mening naturlig måtte være enten Tromsø eller Andøya, eventuelt begge steder. Fra Andøya kan man i dag via militærfly reise til Svalbard flere ganger om dagen hvis man vil, for å rekognosere over dette området – hvis forholdene og siktbarheten er slik at man kan bruke de instrumenter man har til disposisjon. Jeg kan derfor ikke forstå at en flyrute kan gi noen særlig flere muligheter i forhold til den aktivitet som drives i dag – ut fra det som man kan konstatere som sivilperson, uten at jeg skal ta fram noe spesielt.

Jeg vil si at disse argumentene ikke virker særlig overbevisende på meg. Jeg tror at om Sovjet vil finne det hensiktsmessig å bygge en flyplass, kunne de gjøre det uansett hva vi gjør. Men jeg vil gjerne anmode om at man fra Regjeringens – fra Utenriksdepartementets – side kanskje får synspunktene både fra sovjetisk og amerikansk side noe mer klargjort.

Av hensyn til befolkningen som bor der oppe – det er tross alt en norsk befolkning, og vi har plikt til å ta hensyn til dem selv om det kan støte på visse vanskeligheter – vil jeg ikke uten videre i dag ta et standpunkt som går ut på at vi ikke skal bygge den flyplassen. Jeg vil si at skulle jeg bli nødt til å ta standpunkt i dag, ville jeg helle mer til det standpunkt som justisministeren inntok, men som sagt, jeg er ikke klar til å ta stilling i dag. Men de synspunktene som er anført her både av forsvarsministeren og utenriksministeren, virker ikke helt overbevisende på meg når det gjelder å komme til den konklusjon at man ikke skal gjøre mer med dette.

Gunnar Garbo: Bare en liten bemerkning siden hr. Frydenlund siterte meg i den retning at jeg foreslo at man skulle bygge en felles norsk/russisk flyplass. Det gjorde jeg ikke. Jeg sa at det kunne være et spørsmål om ikke valget stod mellom enten å unnlate å bygge flyplass eller å bygge den i fellesskap med russerne. Skulle jeg i dag ta noe standpunkt, ville jeg helle i retning av at man foreløpig ikke foretar seg noe hva angår flyplassbygging på Svalbard.

Fung. formann: Det er stilt en del spørsmål til Regjeringen her, og kanskje noen av statsrådene vil svare.

Statsråd Kyllingmark: Jeg kan svare på et par av dem. Det ene gikk ut på om russerne har regelmessige flygninger på Svalbard. Det har de ikke. De har noen helikoptere til intern trafikk på Svalbard, men de driver ingen flytrafikk fra Svalbard til Sovjet.

Det annet spørsmål gjaldt hvor vidt man kunne betjene Svalbard med en helikopterrute. Der ble jeg nok noe misforstått. Det er nok mulig i visse katastrofesituasjoner eller – rettere sagt – hvis det skulle skje en ulykke, at man kan fly opp der med helikopter hvis man får tanket opp på Bjørnøya. Men det er ikke mulig å drive en regelmessig helikopterrute og betjene Svalbard på den måten slik som det her er tale om.

Statsråd Grieg Tidemand: Jeg vil gjerne svare på det spørsmål som hr. Thyness og hr. Magnus Andersen brakte opp i relasjon til den militære betydning. Det ble nevnt av hr. Thyness at man kunne fylle opp flyene i luften og holde dem gående meget lenge. Det er klart at dette i fremtiden vil kunne aksentuere seg enda sterkere, og man kan si at Svalbards strategiske betydning av den grunn vil bli mindre. Men jeg tror ikke man kan se bort fra at i dag har Svalbard en strategisk betydning. Man kan bare se på amerikanernes utgangspunkt på Island, det er ikke uten grunn at de har sitt støttepunkt der. På samme måte vil vi kunne tenke oss at hvis vi får en sivil flyplass på Svalbard og at amerikanske såkalte sivilfly kommer inn der, vil det også kunne vekke en motreaksjon fra sovjetisk side.

Utenriksminister Lyng: Jeg forstår meget godt at det ikke er mulig for komiteens medlemmer å trekke bestemte konklusjoner etter disse redegjørelser, og jeg er takknemlig for de foreløpige synsmåtene vi har fått. Men jeg vil finne det riktig – hvis dette nå skal realiseres – at vi kommer tilbake til komiteen når en del spørsmål er avklart, og snakker om saken på nytt.

Jeg skal da for mitt vedkommende begrense meg til å svare på et par spørsmål som er kommet, for det første hr. Tor Oftedals spørsmål om hvordan det var gått med telemetristasjonen. Det var en sterk interesse fra russisk side for dette anlegget, og åpenbart en oppriktig engstelse. Da jeg var i Moskva for noen år siden, var det ett av de spørsmål som Kosygin selv tok opp at de ikke kunne avfinne seg med denne telemetristasjonen – som drives i norsk regi, men som eies av et slags europeisk konsortium hvor også en del nøytrale stater er med. Men arbeidet var jo

satt i gang, og vi måtte la det gå sin gang. Jeg gjorde det på den måten at jeg sa til russerne at dette er en ren vitenskap og at resultatene stilles til rådighet for vitenskapsmenn fra alle land, og hvis dere har noe ønske om det, skal vi invitere russiske vitenskapsmenn til stasjonen som våre gjester for å se på alt som foregår og la dem selv undersøke om de finner noe mistenkelig. Russerne svarte at det var nå så sin sak, men det de forlangte, var en fast kontroll på stedet. Vi sa at det var ikke forenlig med norsk suverenitet i en slik situasjon, men de kunne sende sine folk som våre gjester. Det gjorde de. Det var tre-fire vitenskapsmenn på besøk, og da gikk på en måte dampen ut av det hele. Vi fikk senere – som et slags avsluttende blaff – en note hvor det på ny ble slått fast at noen virkelig kontroll kunne ikke føres med anlegget uten en fast kontrollpost. Det svarte vi ikke på. Det er nå henimot et år siden, og siden har det vært ro omkring saken. Men det viser hvor interessert og følsomme de er når det gjelder alt som har med elektroteknikk å gjøre akkurat på dette stedet.

Det andre spørsmålet gjaldt hvor vidt vi har rådført oss med USA om de forskjellige sider ved et flyplassanlegg. Det eneste som foreligger i Utenriksdepartementets arkiv om dette, er så vidt jeg vet, at Dean Rusk ved en anledning for noen år siden sa til Lange at han ville finne det betenkelig om Norge og Sovjet i fellesskap gikk til bygging av et slikt anlegg. Jeg har ikke villet ta noen kontakt med USA om dette. Om vi gjorde det, vet vi omtrent hvilket svar vi ville få, og da ville vi bare være enda mer bundet til begge sider. Jeg har derfor med vilje unnlatt å gjøre det. Men jeg tror nok forsvarsministeren har rett i at USA vil følge meget nøye med i hva som skjer.

La meg så si noen avsluttende ord om selve flyplassproblemet. Jeg har også her snakket helt åpent med russerne og sagt at vi på grunn av vår suverenitet over dette område ikke kan ta noe annet standpunkt enn at det er den norske stat som må bygge en flyplass på Svalbard hvis det skal bygges noen flyplass der, og at det er den norske stat som må drive den. Men jeg har også tillatt meg å si at hvis en slik norsk flyplass bygges, er vi fullstendig klar over at Sovjet har store næringsmessige interesser, og at vi da på samme måte som på enhver annen flyplass vil stille fasiliteter til disposisjon for trafikantene. Jeg kan tenke meg at hvis man forsiktig følger den linjen og drøfter disse tingene på mer praktisk basis, kan man nå frem til en løsning.

Jeg ville for mitt vedkommende synes det var riktig om vi strakte oss forholdsvis langt overfor russerne her. Justisministeren, som som kjent er laget av et noe hardere stoff enn forsvarsministeren og meg, er derimot særdeles restriktiv også på dette område og mener at man ikke skal gå et eneste skritt lenger enn man gjør overfor et hvilket som helst flyselskap på våre hjemlige plasser. Men her kommer man tross alt over til en mer praktisk vurdering hvor man vel vil kunne reflektere frem og tilbake.

Jeg forstår meget godt at man ikke ønsker å trekke noen konklusjoner her i dag, og jeg tror nok vi får komme tilbake til denne saken når den er noe mer avklart.

Statsråd Elisabeth Schweigaard Selmer: I anledning av den siste invitt i forbindelse med min restriktive holdning, vil jeg gjerne få utdype dette litt:

Mitt syn er at russerne som utgangspunkt bør tilbys det som er vanlig på enhver flyplass. Men det er jo nokså selvsagt at russerne har særlige interesser der oppe. De har bl.a. en befolkning der som er omtrent på størrelse med den norske befolkning der oppe – ca. 1 000. Jeg har sett det som helt vesentlig at man i forbindelse med denne byggingen av en flyplass tar kontakt for å få høre hvilke behov russerne har, slik at man på norsk side kan imøtekomme dem og i minst mulig utstrekning få den situasjon at russerne sier: Vi må selv bygge opp dette og hint – hangar, verksted eller hva det måtte være. Jeg har ment at man burde ta hensyn til dette fra norsk side og bygge opp de nødvendige fasiliteter – og helst også drive dem.

Jeg har også et par faktiske opplysninger som jeg synes det kunne være nyttig å komme med til slutt. Det ble nevnt dette med helikopterflyging på Svalbard. Stortinget behandlet i går en leieavtale med Helikopter Service om to store, langtrekkende helikoptere, hvorav det ene skal stasjoneres i Bodø. Helikopter Service har opplyst at disse helikopterene kan fly på Svalbard, i tilfelle – som nevnt av samferdselsministeren – med mellomlanding for tanking på Bjørnøya. Men det er selvfølgelig ikke noen enkel affære å komme dit opp, dels fordi Bjørnøya jo i atskillig utstrekning ligger i tåke, dels fordi disse helikopterene til Helikopter Service ikke har elektriske defrosteranlegg på rotoren.

På den annen side betyr det allikevel i sommerhalvåret, når Longyearbyen ellers ingen flyforbindelse har, en betydelig hjelp i relasjon til det som var situasjonen så sent som i sommer, da forsvaret hadde trukket ut sine sjøgående Albatross-fly og realiteten altså var at intet fly kunne komme opp til Longyearbyen. Det syntes jeg var en meget skremmende situasjon hvis det skulle skje en ulykke der oppe.

Det har vært snakket nokså mye om flyovervåking på Svalbard i tilknytning til denne flyplassen. Jeg synes nok det bør nevnes at russerne har tre store helikoptere der oppe, og de svirrer ustanselig rundt omkring øygruppen. Vi kan tenke oss hvorfor de gjør det – det er utvilsomt i overvåkingsøyemed.

Det ble også nevnt at et hvert anlegg for å ta ned fly på Svalbard av russerne kan oppfattes som en trusel. Det er imidlertid bygd en flystripe der oppe – i Ny Ålesund. Den er bygd av NTNf, som jo driver ESRO-stasjonen der. Vi var temmelig engstelige da vi ble klar over det, men så vidt jeg skjønner, har det ikke foranlediget noen vesentlige forestillinger fra russisk side. Flystripen er imidlertid bare en utbygging, en forlengelse av en vei der oppe, og den er bare beregnet til å ta ned nokså små fly. Dog kan det også tas ned fly som kommer direkte fra Norge, idet jeg vet at NTNf's folk har fløyet opp fra Tromsø til Ny Ålesund.

Svenn Stray: Jeg vil bare stille et spørsmål: Dersom russerne nå ønsker å bygge en flyplass, har vi da på basis av Svalbard-traktaten noen juridisk og folkerettslig adgang til å nekte dem det? De vil vel faktisk kunne gjøre det når som

helst, men vil vi på juridisk og folkerettslig basis kunne si: Nei, det får dere ikke lov til?

Utenriksminister Lyng: Som jeg nevnte innledningsvis – men da var ikke hr. Stray kommet – så mener våre folkerettsekspertene det, og jeg er for så vidt enig. Men den slags traktatmessige tolkninger er jo undertiden noe flytende og ikke alltid det sterkeste grunnlag å stå på.

Gunnar Garbo: Jeg har bare et spørsmål til samferdselsministeren: Er det helt umulig å finne et sjøfly som kan opprettholde trafikken?

Statsråd Kyllingmark: Nei, det er ikke umulig, men det er jo begrenset til når sjøen er så ryddet for is at man har tilstrekkelig åpen flate å lande på. Man måtte da stasjonere et egnet fly i Nord-Norge, og jeg synes ikke det ville være noen tilfredsstillende ordning, for i lange perioder vil det ikke være mulig å gå ned på sjøen. Og når først sjøen er så åpen at man kan lande der med fly, går det jo også an å bruke båt, så da har man den muligheten.

Gunnar Garbo: Men jeg forstår at problemene er størst i sommerhalvåret, og da er det jo ikke is.

Statsråd Kyllingmark: Jo, det er lange perioder med pakkis og is i drift der. Får jeg si med det samme jeg har ordet nå ved avslutningen at det vel blir mulighet for å komme tilbake til denne saken her i komiteen før Regjeringen tar endelig standpunkt.

Man vil kanskje forstå at skulle man utsette denne saken nå, ville man få visse vanskeligheter med begrunnelsen. Fra Samferdselsdepartementets side vil det ikke være mulig å utrede denne saken lenger. Det er jo en grense for hvor lang tid man kan bruke på en utredning, og jeg har spent denne muligheten så langt nå at det ikke lar seg gjøre lenger. Skal den utsettes nå, må det finnes en annen begrunnelse.

Statsråd Elisabeth Schweigaard Selmer: Det var bare i anledning hr. Garbos spørsmål om sjøfly. Jeg synes det bør nevnes at i forbindelse med de flygingene som sporadisk har vært foretatt med Albatross-fly har det alltid vært understreket at risikomomentet har vært betydelig. Forsvaret har meget nødig villet fly dit opp, og bakgrunnen har vært at det stadig driver is i sjøen. Det sveipes i timevis før et fly skal ned, og man vet aldri riktig hvordan det vil gå, så jeg tror ikke sjøfly er noen løsning.

Fung. formann: Flere har ikke forlangt ordet.

Jeg går da ut fra at Regjeringen, dersom den finner det formålstjenlig, tar ny kontakt med komiteen.

Jeg vil til slutt bare reise en tanke til overveielse. Tror Regjeringen at det når det legges fram en melding for Stortinget, vil være mulig å unngå å debattere de

spørsmål som man her har debattert, og vil Regjeringen i tilfelle ta konsekvensen av det? Jeg tror man bør overveie dette meget nøye før man sender en alminnelig stortingsmelding til Stortinget.

Gunnar Garbo: Man bør vel håndtere denne saken slik at man i realiteten klarer den overfor gruppene i Stortinget før det legges fram en melding. Må ikke det være fremgangsmåten?

Fung. formann: Ja, det er sannsynlig.

Vi får i hvert fall diskutere hvilken måte vi skal bruke når Regjeringen er kommet fram med sine overveielser.

Møtet hevet kl. 10.25.