

MALMHAVNE-PROJEKTET

Af departementschef *Eske Brun*

Den meget stærkt stigende stålproduktion i hele verden og den samtidig dermed stedfindende udtømning af de hidtil udnyttede jernmalmlejer har gjort, at man i de senere år har interesseret sig stærkt for jernmalm i områder, som tidligere på grund af transportomkostninger ikke har kunnet komme i betragtning i så henseende. Som eksempler herpå kan nævnes:

I Central-Labrador på grænsen til provinsen Quebec er meget store jernmalmlejer taget i brug, og der er i denne anledning bygget en jernbane fra minerne ved Knob Lake til Seven Islands ved St. Lawrencefloden, en jernbane, hvis bygning og drift frembyder store tekniske vanskeligheder, og hvori der er investeret ca. trehundrede millioner dollars.

I Venezuela har man bygget meget kostbare jernbaneanlæg oppe i bjergene for at udnytte jernmalmen der.

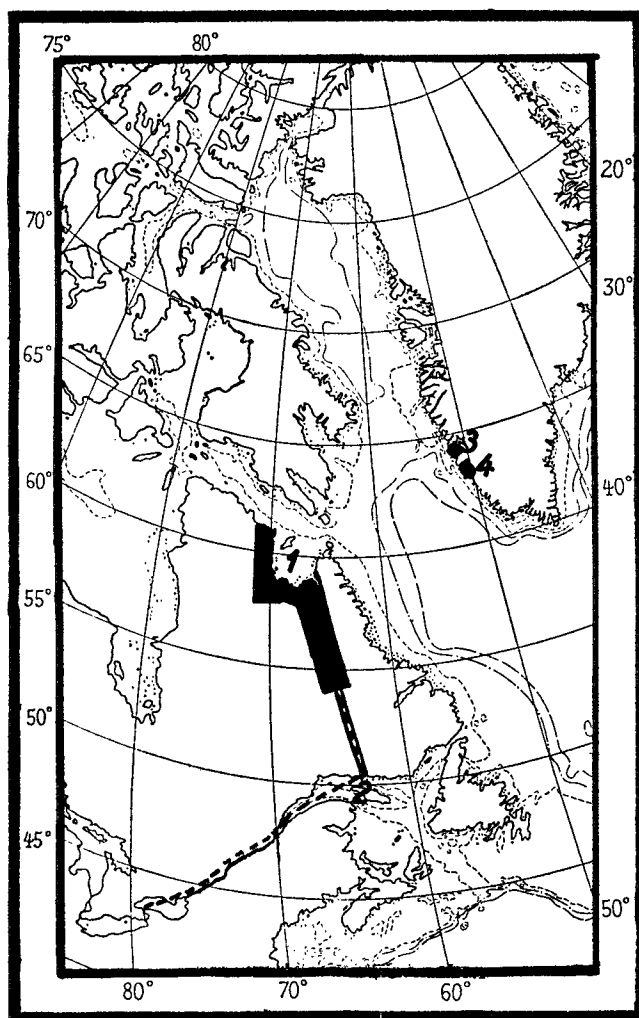
Der er i et hidtil ukendt omfang blevet transporteret jernmalm over meget store afstande, således fra Amerika til Europa.

Et af de områder, som er kommet ind i billedet på denne måde, er Ungava Bugtområdet ved Hudson Strædet i den nordlige ende af provinsen Quebec omtrent på højde med Kap Farvel. Her findes langs med vestkysten af denne bugt meget store jernmalforekomster. Imidlertid kan udskibningen herfra kun foregå i ca. tre måneder af året, og to af koncessionshaverne i dette område, nemlig Oceanic Iron Ore of Canada Ltd. og Atlantic Iron Ores Ltd. har henvendt sig til Ministeriet for Grønland for at forhøre sig om mulighederne for at realisere planer gående ud på at etablere en isfri transithavn i Grønland, hvortil malmen kan sendes i de tre sommermåneder, og hvorfra den atter kan videresendes til kunderne i den resterende del af året.

De to nævnte canadiske selskaber er nøje knyttet til to store internationale malmforretningsgrupper, Oceanic Iron Ore med den store engelske Rio Tinto koncern og Atlantic Iron Ores med den store Eaton koncern, hvis hovedsæde er i Cleveland, Ohio.

Kortet viser beliggenheden af de store jernforekomster på Labrador Halvøen, bl. a. Fenimore Mines, Norancon Exploration og Hallinger North Shore Exploration.

1. Ungava Bay. Fra felterne føres malmen med jernbane til Seven Isles (2), hvorfra den med skib fragtes til havnene ved de store søer. 3. Rype Ø. 4. Marraq.



Begge selskaber har planer om at transportere jernmalm i millionvis af tons pr. år, og det kan let regnes ud, at den samme flåde af jernmalmskibe, som bruger tre måneder om sommeren til at transportere jernmalm fra Ungava Bugt til Grønland, vil bruge netop de resterende ni måneder til at transportere den samme malm den tre gange så lange vej til f. eks. kunder i Europa, således at regnestykket går meget smukt op.

De skibe, som planerne omfatter, vil være specialbyggede skibe af meget stort format. Der har således været nævnt skibe helt op til 45.000 tons, hvilket unægtelig er skibe af en anden størrelsesorden, end man er vant til at se bringe varer til Grønland.

Ungavamalmen er af temmelig lavt jernindhold, kun ca. 38 % jern, i modsætning til de jernmalme, som i dag brydes i Amerika, og som indeholder 60-65 %. Dette betyder, at malmen for at kunne bære den store transportomkostning må oparbejdes på brydningsstedet til et højere jernindhold. Dette sker ved den såkaldte „pelletisering“, idet malmen knuses, oparbejdes magnetisk og laves til de såkaldte „pellets“, der er runde malmkugler af omtrent valnødestørrelse, og det skulle altså være jernmalm i denne form, der er tale om at transportere via Grønland.

Såfremt planerne bliver til virkelighed, skulle der i Grønland anlægges to transithavne, idet de to selskaber er interesseret i at få hver sin havn. Hvis disse havne skal indrettes til at behandle flere millioner tons malm om året, bliver der selvfølgelig tale om meget store investeringer med et højt mekaniseret apparatur. Man mener med moderne selvlossende skibe at kunne ekspedere en 4-5.000 tons malm i land i timen, men til gengæld tales der også om, at der i hver af havnene skal investeres et beløb, der nærmer sig 100 millioner kroner.

Til en begyndelse har de to selskaber fået tilladelse til at foretage foreløbige undersøgelser i Grønland, og begge havde de i sommeren 1956 ekspeditioner deroppe.

Atlantic Iron Ore beså forskellige punkter på kysten, men fandt navnlig behag i Rype Øen i nærheden af Godthåb, hvor man mente, at mulighederne var til stede, medens Oceanic Iron Ores fandt Marraq mellem Færingehavn og Fiskerhøjen at være et sted, som tiltalte dem.

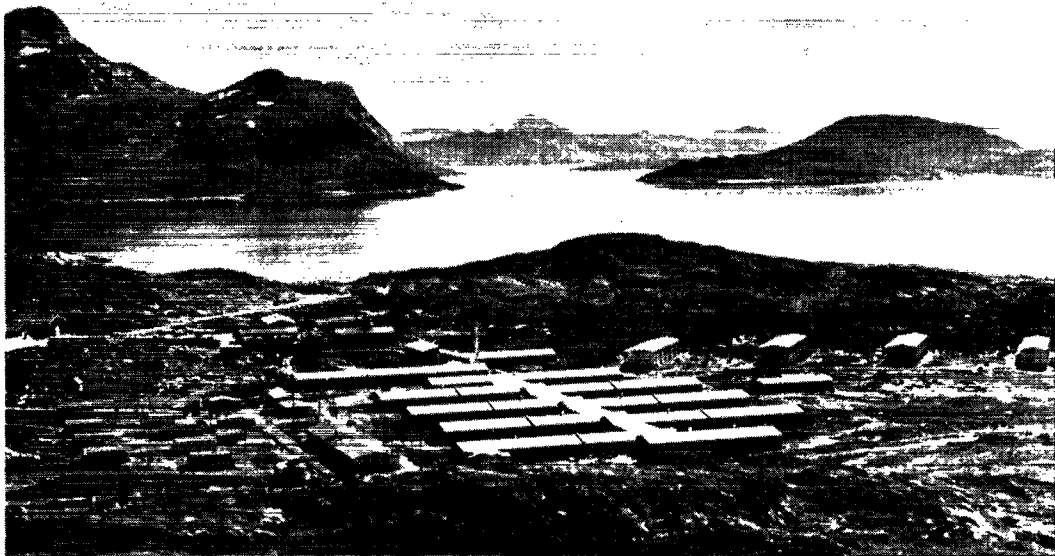
Spørgsmålet er nu, hvilken interesse det grønlandske samfund kan have i anlæg af havne af den karakter, der er tale om her. Der er her to forhold, som bliver af afgørende betydning.

For det første må det erindres, at der er tale om havne med et så specialiseret udstyr, at de praktisk talt ikke kan anvendes til noget som helst andet formål end losning og lastning af jernmalm.

For det andet bliver der tale om havne, hvis betjening kræver meget lidt arbejdskraft, idet de bliver så stærkt mekaniseret, at de kun kræver et fåtal af folk til driften, men da til gengæld meget højt uddannede specialister, som der jo ikke er for mange af i Grønland.

Da det på den anden side må forudses, at disse havne medfører ikke ubetydelige udgifter af samfundsmæssig karakter, vil det være højst tvivlsomt, om vi kan have nogen interesse i, at planerne realiseres, med mindre der i forbindelse hermed bliver tale om afgifter af et vist ikke ubetydeligt omfang.

Under de forhandlinger, som nu finder sted mellem Ministeriet for Grønland og de to canadiske selskaber, er det slået fast, at det danske udgangspunkt er, at en tilladelse til anlæg og drift af havnene kun kan blive givet til et dansk selskab.



*Et fotografi taget fra en af radiomasterne i Godthåb
ud over Dronning Ingrid's Sanatorium. Til venstre i baggrunden ses lidt af fjeldet „Hjortetakken“
og til højre en del af Rypeøen.*

Foto: Niels Mygind

Der må altså stiftes danske selskaber, som kan påtage sig disse opgaver, før tilladelsen kan gives.

Dernæst er det slået fast, at der ved anlæg og drift af havnene kun må anvendes dansk arbejdskraft og danske entreprenørfirmaer bortset fra de enkelte tilladelser, der kan forventes givet til særlige udenlandske specialister, som ikke kan findes i Danmark.

Endelig er det overfor canadierne nævnt, at tilladelsen må være afhængig af, at der træffes aftale om en rimelig afgift, og herom forhandles der for tiden. Der skønnes dog at være al mulig grund til at tro, at man kan nå frem til et for begge parter tilfredsstillende resultat i så henseende.

I så fald vil der i Grønland blive foretaget byggearbejder i et omfang og en karakter, som ligger langt uden for noget, man hidtil har set deroppe, i det mindste på det civile område, og interessant er det jo også, at Grønlands centrale stilling i verden, som hidtil har været en fastslået kendsgerning for så vidt angår flyvetrafikken, nu også begynder at gøre sig gældende på skibsfartens område.