

Eventyret om Blyklippen i Mesters Vig

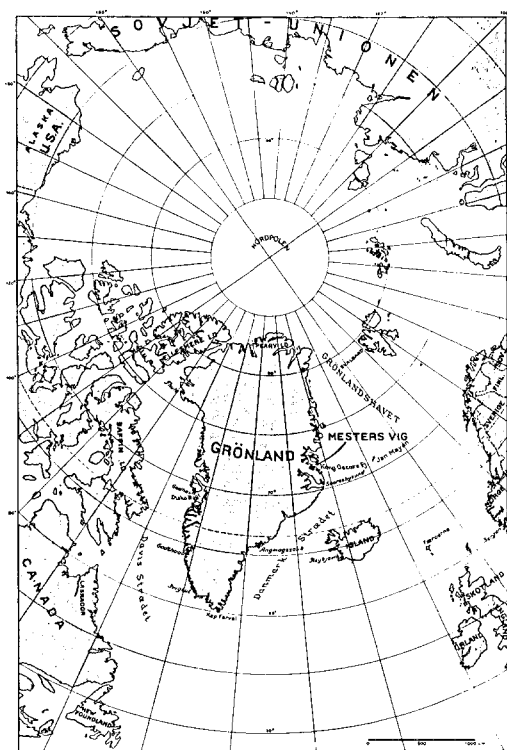
Af Aksel Mikkelsen

Blyminen på Grønlands Østkyst startede som et eventyr, idet der var fremkommet rygter om forekomsten af ufattelige mængder bly i Nørdøstgrønlands fjelde.

Dr. Lauge Koch fandt på sine geologiske ekspeditioner til Nordøstgrønland i 1948 de første spor af bly og zinkmalm, og i de følgende år førte det til opdagelsen af Blyklippen ved Mesters Vig, hvor der under hans søn, Ing. Carl Koch's ledelse blev anlagt en arbejdslejr og foretaget indledende prospektering og diamantboring for at undersøge malmforekomsten.

Ved hjemkomsten fra sommerens arbejde i 1951 gik Lauge Koch direkte til statsministeren og meddelte om de foreløbige – og tilsyneladende – meget gunstige resultater.

Der blev etableret et samarbejde imellem Grønlandsministeriets energiske leder, Eske Bruun, og entreprenørfirmaet Kampsax's leder, Per Kampmann. Det førte til oprettelsen af »Nordisk Mineselskab« i 1952, hvor staten havde 27,5%, private danske firmaer andre 27,5% og 2 svenske og et canadisk mineselskab hver 15% af aktiekapitalen på



15.000.000 kr. Selskabet fik en vidtgående og meget gunstig koncession i Østgrønland.

Forundersøgelserne havde vist, der imellem havneområdet, der meget malende blev kaldt »Nyhavn«, og Blyklippen fandtes en elvdal, hvor der skulle være mulighed for anlæggelse af en flyveplads. Da besejlingssæsonen kun var ca. en måned, anså man at det ville være nødvendigt med en flyveplads, og SAS overfløj i vinteren 1951/52 området og fandt indflyvningsforholdene til den påtænkte flyveplads gode.

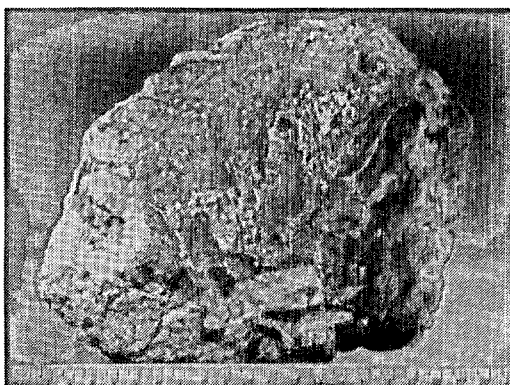
Statens Luftfartsvæsen påtog sig anlæg og driften af flyvepladsen, og den fik stor betydning for såvel mineby som hele udforskningen af Østgrønland.

Foråret 1952 var en hektisk periode. Der skulle træffes aftaler om levering af huse til en komplet mineby, med varme, vand, el, trykluft m.v.. Der skulle skaffes diamantboremateriel og minemateriel fra Sverige, transportmateriel, proviant og udstyr til de 170 mand, der skulle ansættes og opsendes i juli 1952.

Skisreder Knud Lauritzens nybyggede Kista Dan blev sommerens flagskib, der sammen med et par mindre norske sælfangere fragtede de 3000 tons gods op til Nyhavn, hvor det blev taget i land på en åben kyst og ad primitive veje halet op til minebyen og flyvepladsen.

Mandskabet blev fløjet op til Island, hvorfra der skulle flyves videre med Catalina-maskiner. Men isen ville netop det år ikke lette på Noret, der var udset som vandflyvnings-landingsbane, og starten blev derfor forsinket i 3 uger.

Men alligevel gik alt forbløffende godt. Alle materialer kom frem, og minebyen blev rejst med alle installationer. Diamantboring samt start af en undersøgelses-minegang ind under Bly-



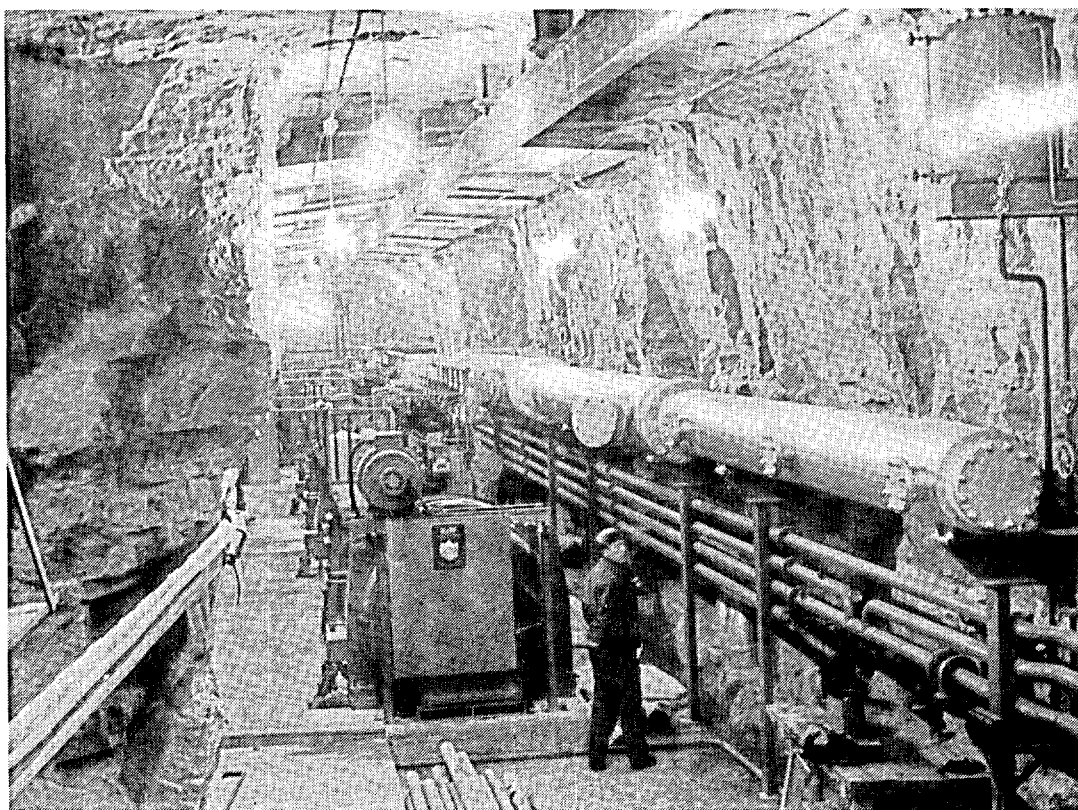
Prøve af det første bly fra Mesters Vig.

klippen skete planmæssigt, og på lokaliteten »Sorte Hjørne«, ca. 20 km fra Blyklippen, igangsattes tilsvarende prospekteringsaktiviteter.

Flyvepladsen blev færdig og indviet af SAS, der afhentede sommermændene fra anlægsarbejdet, geologer og prospektorer. I København ventede man nu spændt på resultaterne fra minegangens skæring med den formodede malmåre nede i fjeldet.

Resultaterne lod imidlertid vente noget på sig, og da de endelig kom, var de ikke så opløftende, som man havde forventet eller håbet. Men prospekteringen og forundersøgelserne fortsatte dog med uformindsket styrke i de næste år.

I 1954 havde man således fået påvist 540.000 tons malm, der skulle være brydeværdig, og man håbede på, at yderligere undersøgelser skulle forøge dette tal, hvad de uheldigvis ikke gjorde. Bly- og zinkpriserne var på dette tidspunkt usædvanlig høje, så man besluttede at forsøge en igangsættelse af en rationel minedrift på baggrund af de opnåede foreløbige resultater.



En kraftcentral på 1000 kW blev sprængt ind i fjeldet.

Aktiekapitalen var imidlertid på daværende tidspunkt næsten opbrugt, men staten trådte rundhåndet til med et gunstigt lån på 12,5 millioner kr., på betingelse af at minedriften blev igangsat, og yderligere garanterede staten hovedbankerne for et lån på 10 millioner kr., der var nødvendig som driftkapital.

Den store anlægsaktivitet blussede op igen. En kraftcentral på 1000 kW, samt et stort knuse- og flotationsværk til at oparbejde den brudte malm, blev sprængt ind i fjeldet og monteret. Der blev bygget havneanlæg, tankanlæg, anlagt bedre veje samt oprettet lagre af alt

til 2 års forsyning, dersom besejlingen skulle svigte et år.

Samtidig havde skibsreder Knud Lauritzen fået udbygget sin ishavsflåde, idet han havde fået tegnet en kontrakt med Nordisk Mineselskab om al transport til og fra Mesters Vig. Man syntes jo nok dengang, at sejladsen ikke just var billig, men det viste sig, at skibene var meget effektive, og de 2 gange, hvor det ikke lykkedes at få hele årsproduktionen på ca. 20.000 tons malm udsejlet, var det i hvert fald ikke rederiets skyld. Der kunne være meget vanskelige besejlingsforhold til Mesters Vig.

I 1956 blev den første blykoncentrat

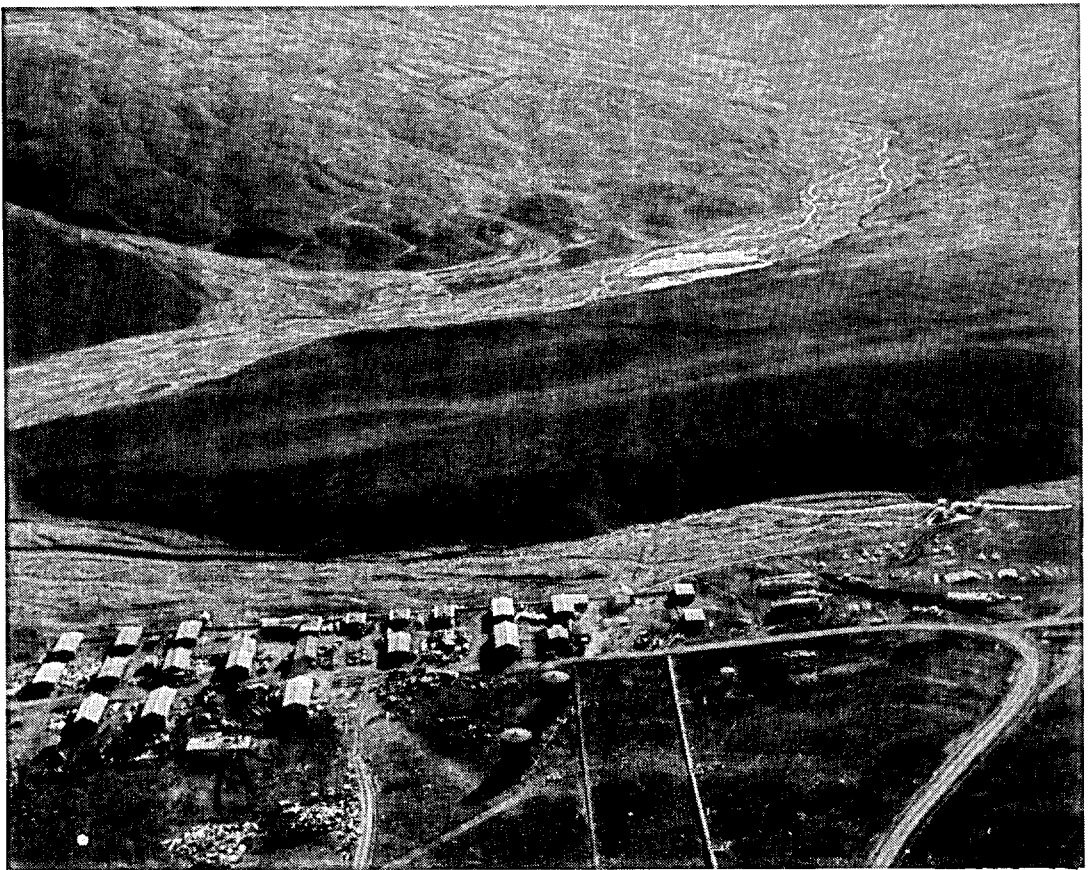


Direktør Viggo Brinch og civilingeniør Aksel Mikkelsen ved det første SAS-fly på flyvepladsen, 22.9.1952.

udskibet til Rotterdam, og i de næste fem år fortsatte minedriften forholdsvis stille og roligt med ca 50 mand om vinteren i minebyen. Det var jo et

mandfolkesamfund, hvor der intet andet var at foretage sig end at arbejde, spise og sove.

Arbejdet blev ledet og koordineret fra



Udsigt over minebyen ved Mesters Vig.

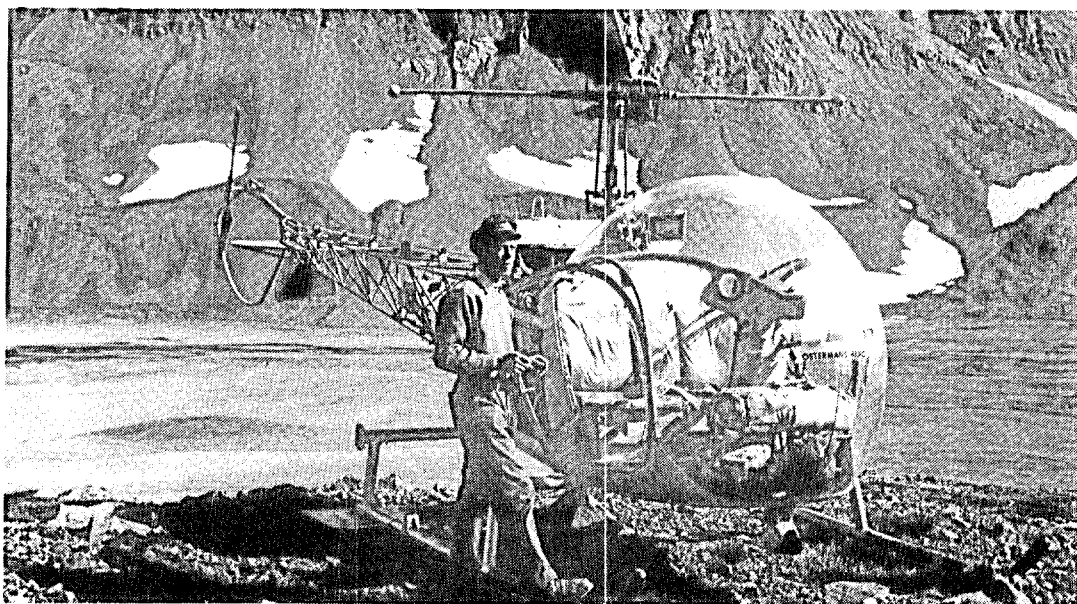
København af direktør Viggo Brinch, mens der i minebyen var skiftende ledere af canadisk, svensk, britisk og dansk herkomst.

Især svenskerne spillede en stor rolle som formænd, diamantborere og minearbejdere, hvilket satte sit præg på byen og ikke mindst på vejene. Sverige havde på daværende tidspunkt endnu venstre-kørsel, hvilket svenskerne som regel også praktiserede deroppe. Dette satte en særlig kolorit på bilkørslen.

Om sommeren kom arbejdsstyrken op på over 150 mand, og der blev prospekteret, diamantboret og på alle måder søgt efter nye forekomster med

stor indsats af små fly, helikoptere og motorbåde m.v., men de forventede nye og større malm-mængder, der skulle betinge blyminens fortsatte drift, blev aldrig fundet. Den sidste brydeværdige malm blev brudt i foråret 1961. Man havde da ialt brudt 534.000 tons malm og udskibet 58.520 tons bly- og 74.000 tons zinkkoncentrat.

Tidspunktet for brydningen viste sig at have været meget uheldig. Allerede året efter den første udskibning faldt verdensmarkedspriserne og var en overgang 69% lavere end ved igangsættningen af brydningen i 1954. Skæbnen ville til og med, at året efter det sidste



Helikopter på prospekteringsstur ved malmbjerget.

koncentrat var solgt, steg priserne igen til det oprindelige niveau.

Alligevel gik det egentlig ikke så galt med selve minedriften. De samlede udgifter til anlæg og drift havde været 99 mill. kr., mens indtægterne blev på 107 millioner kr., og havde priserne fra 1954 holdt sig, var indtægterne blevet på ca. 150 millioner kr.

Det beskedne overskud på ca. 7 millioner kr. gik hovedsagelig til prospektering inden 1957, hvor man fandt en stor molybdæforekomst i det såkaldte Malmbjerg, der lå vanskeligt tilgængeligt, omgivet af gletchere.

Dette fund førte i 1961-62 til dannelsen af Arktisk Minekompagni, der som partner havde fået det store amerikanske molybdænselskab AMAX. Minekompagniet arbejdede i en årrække med meget store planer om at udnytte forekomsten ved anvendelse af atomenergi, sprængning af en 11 km lang transport-

tunnel under gletchere ind under forekomsten, malmtransport med fly til Island osv. med en samlet investering på ca. 100 millioner kr.

Verdensmarkedspriserne var imidlertid ikke til den slags storstilede prospekter, og de udenlandske selskaber, der i sandhedens interesse må siges at have finansieret foretagendet, trak sig efterhånden tilbage.

Da rygter om olie på Jameson Land begyndte at spøge, kom Nordisk Mineselskab i forbindelse med det amerikanske olieselskab ARCO. De meget gunstige koncessionsvilkår, man havde haft, måtte genforhandles, og man blev tvunget til at afgive væsentlige områder m. v. for at kunne deltage i et eventuelt olie-eventyr på Jameson Land. Men alt dette er jo – som H. C. Andersen ville sige – en helt anden historie.

Eventyret om Blyklippen er afsluttet.