

Innst. S. nr. 299.

(1962—63)

Innstilling fra kommunalkomiteén og skog-, vassdrags- og industrikomiteén om Kings Bay Kull Comp. A/S.

(St. prp. nr. 146.)

Til Stortinget.

I. Innledning.

Det var opprinnelig departementets mening å ta opp spørsmålet om eventuell fortsatt drift av Kings Bay Kull Comp. A/S enten i budsjettproposisjonen for 1964 eller i en særskilt proposisjon høsten 1963. Når spørsmålet allerede er tatt opp i den foreliggende proposisjon, skyldes det at departementet har funnet det naturlig å se spørsmålet om fortsatt drift i sammenheng med St. meld. nr. 86 for 1962—63 om eksplosjonsulykken på Svalbard (Ny Ålesund) den 5. november 1962. Meldingen ble godkjent i statsråd den 15. juli 1963, samme dag som proposisjonen.

Så vel proposisjonen som meldingen er ved Stortingets vedtak av 8. august 1963 i medhold av forretningsordenens § 14 tredje ledd oversendt kommunalkomiteén og skog-, vassdrags- og industrikomiteén til forberedende behandling i fellesskap.

I proposisjonen behandles rapporten fra det sakkyndige utvalg som ble nedsatt av Industridepartementet den 24. mai 1963 for å foreta en vurdering av de sikkerhetsmessige forhold i Vestre Senterfelt. Dessuten behandles virksomheten i selskapet, departementets og Stortingets tidligere behandling av bevilgningsforslag m. v. vedrørende selskapets virksomhet, samt de konsekvenser eksplosjonsulykken den 5. november 1962 menes å burde få for selskapets fortsatte drift. Utvalget har avgitt en foreløpig rapport, som er trykt som særskilt vedlegg til proposisjonen. Utvalgets medlem, professor W. Maas, Holland, kunne på grunn av sitt arbeid i Kull- og Stålfellesskapet ikke delta i utvalgets befaringsreise i Ny Ålesund. Så snart dette medlem har foretatt sin befaringsreise, er det forutsetningen at utvalget skal komme sammen til et nytt møte og der avgi sin endelige rapport.

Styret i Kings Bay Kull Comp. A/S har avgitt en uttalelse om den foreløpige rapport fra det sakkyndige utvalg. Denne uttalelse er trykt som særskilt vedlegg til proposisjonen.

Under den etterfølgende behandling av proposisjonen følges den samme inndeling av stoffet (i romertall) som i proposisjonen.

II. Perioden 1916—1955.

På s. 3—7 behandler proposisjonen selskapets forhold fra starten i 1916 og fram til gjenopptagelsen av driften og nye investeringsplaner i 1955.

Under krigen ble atskillig av anlegget i Ny Ålesund ødelegt. Etter frigjøringen ble gjenoppbygging og reparasjoner gjennomført innen utgangen av 1946 og produksjonen tok til igjen allerede i slutten av 1945.

I 1948 ble selskapets anlegg først rammet av en brann og dernest av en eksplosjonsulykke. Den finansielle stilling ble meget vanskelig og det ble overveiet om driften skulle nedlegges. Det var flere usikre momenter til stede. Det ble til at man skulle anlegge en innskrenket virksomhet inntil forholdene var mer avklaret.

Driften ble øket fra høsten 1950. I januar 1952 inntraff en gasseksplasjon hvorved gruen ble delvis ødelagt. Produksjonen ble betydelig nedsatt også av andre grunner, nemlig vanninnbrudd, mangel på elektrisk kraft og manglende tilgang på kvalifisert arbeidskraft.

Den 19. mars 1953 inntraff enda en eksplosjonsulykke, som krevde 19 menneskeliv. Etter departementets forslag ble det, bl. a. i påvente av resultatet av den granskning av ulykken som var iverksatt, besluttet bare å holde anlegget ved like inntil endelig standpunkt til driftens eventuelle gjenopptagelse kunne tas. Fra skog-, vassdrags- og industrikomiteéns side ble det ved denne anledning understreket at det måtte være en ufravikelig betingelse for gjenopptagelse av driften at det ble en rimelig sikkerhet for arbeidernes liv og helse.

III. Gjenopptagelse av driften i 1955—56.

På s. 8 i proposisjonen behandles den gjenopptagelse av driften som fant sted i 1955—56 sammen med en ny investeringsplan som forutsatte en årsproduksjon på 200 000 tonn med en samlet investering på 20 mill. kroner. Skog-, vassdrags- og industrikomiteén sluttet seg enstemmig til departementets forslag, men la følgende forutsetninger til grunn (Innst. S. nr. 50 for 1956):

«at der ble gjort alt som gjerast kan for å nå fram til litande tryggingstiltak mot slike ulukker som har vore tidlegare i denne verksemda,

at tryggingsføresegnene frå Statens Arbeidstilsyn og bergmeisteren på Svalbard blir fylgde heilt ut, og

at der ved kolproduksjonen i gruvene — til kvar tid — blir nytta dei arbeidsmåtar som gjev den største trygd mot ulukker.»

IV. Det tekniske opplegg for ny drift

er behandlet på s. 8—9 i proposisjonen.

Under dette avsnitt uttales det blant annet at sikkerhetsforholdene alltid har vært av avgjørende betydning for styrets og departementets vurdering. Det pekes på de særlige sikkerhetsmessige problemer som er til stede i gruvene i Kings Bay (hengforholdene, gassforholdene og kullstøvproblemet). Det fremholdes som absolutt avgjørende at man ved ventilasjon forhindrer at utstrømmende metan får anledning til å blande seg med luft til en eksplosjonsfarlig blanding. I styrets opplegg, som var godkjent av departementet, var det forutsatt at man skulle få bygget et slikt ventilasjonssystem.

V. Anleggsperioden 1956—60

er omhandlet på s. 9—11 i proposisjonen.

VI. Driftsperioden 1960/61—1961/62.

Under dette avsnitt behandles på s. 11—15 i det vesentlige det vanskelige kullmarked, forholdet mellom Store Norske og Kings Bay, beslutningen om bygging av Koksverket og spørsmålet om samarbeid mellom kullselskapene og Koksverket.

VII. Perioden 1962—63.

1. Spørsmålet om driftsstans.

I forbindelse med behandlingen av budsjettet for 1962 bad skog-, vassdrags- og industrikomitéen om en utredning så snart som mulig om spørsmålet om driftsstans inntil Koksverket kom i gang og om andre aktuelle spørsmål. Dette ble utførlig drøftet i St. meld. nr. 90 for 1961—62, fremlagt den 18. mai 1962.

Styret mente at det ikke var grunn til å gå til driftsstans, men derimot til å øke produksjonen fra høsten 1962. Styrets alvorligste innvending mot en driftsstans, som man måtte forutsette bare skulle vare ett år, var risikoen for å miste erfarne gruvearbeidere og andre spesialfolk. Salgsprognosene for de nærmeste år var gunstige, og departementet mente at hensynet til Store Norske ikke nødvendig-

gjorde beregnsning i produksjonen i Kings Bay.

2. Produksjonsprogram for 1962—63.

Etter en samlet vurdering av begge selskapers interesser foreslo departementet et produksjonsprogram for Kings Bay i 1962—63 på ca. 150 000 tonn råkull.

Etter at det var på det rene at Store Norskes leveringsmuligheter til Koksverket ville bli noe redusert i forhold til de opprinnelige planer, fikk departementets produksjonsopplegg tilslutning av skog-, vassdrags- og industrikomitéen og av Stortinget. Komitéen hadde heller ingen innvending mot at departementet tok opp spørsmålet om mulig økning av produksjonen i 1962—63 ut over stortingsmeldingens produksjonsopplegg. På basis av henvendelser herom fra departementet, tok selskapets styre opp spørsmålet om ytterligere økning av produksjonen i 1962—63.

Under industriministrens besøk i Ny Ålesund i august 1962 ble forskjellige spørsmål i forbindelse med driften drøftet. Det fremkom hverken fra styret, bedriftsledelsen eller bergmesteren noen betenkeligheter av sikkerhetsmessig art ved driften kommende sesong.

3. Selskapets drift etter ulykken.

Eksplisjonsulykken den 5. november 1962 rammet Østre Senterfelt, og førte til at all drift ble innstillet i dette felt. Ulykken endret driftsplanene fullstendig. Den fortsatte drift måtte nå i sin helhet konsentreres i Vestre Senterfelt, hvor det bare foregikk oppfaring-drift da eksplosjonsulykken inntraff.

Spørsmålet om sikkerheten ved fortsatte oppfarringsarbeider i Vestre Senterfelt den kommende vinter ble av selskapet forelagt for bergmestrene Welde og Mikalsen og Arbeidstilsynets ingeniør Winsnes. De sakkyndige og selskapet mente at det ikke var sikkerhetsmessige betenkeligheter ved fortsatt oppfaring i Vestre Senterfelt. Etter drøftelse i Regjeringen meddelte Industridepartementet at man var enig i at oppfaringen i Vestre Senterfelt kunne fortsette i vinterhalvåret, og det ble truffet den forholdsregel at fungerende bergmester skulle overvintre i Ny Ålesund.

Om sikkerheten og erfaringene fra siste vinter har bergmester Mikalsen den 2. juli 1963 gitt den uttalelse som er gjengitt i proposisjonen på side 17.

4. Stortingets behandling av bevilgningsforslaget til Kings Bay 11. desember 1962 og Midbøe-rapporten

er behandlet i proposisjonen på s. 17 (annen spalte) — s. 18 (første spalte). Det bevilgningsforslag som Stortinget behandlet den 11. desember 1962 tok sikte på å dekke et drifts-

underskudd som selskapet hadde hatt i foregående sesong. Midbøe-kommisjonen foretok i det vesentlige en innsamling og nedtegning av beviser uten noen vurdering av sikkerhetstiltakene, og den beskjeftiget seg i det hele ikke med Vestre Senterfelt. Departementet mener derfor at rapporten ikke hadde noen betydning for Stortingets vurdering av virksomheten kommende vinter.

5. Selskapets virksomhet i 1963.

Den 10. mai 1963 fremsatte Regjeringen St. prp. nr. 130 med forslag om en tilleggsbevilgning på 3 mill. kroner, idet det var Regjeringens forutsetning at oppfaringsvirksomheten i Vestre Senterfelt skulle fortsette til senest utgangen av juli, mens virksomheten etter 31. juli 1963 skulle begrenses til det nødvendige vakt- og vedlikeholdsarbeid i påvente av at forholdene ble mer avklart — ved rapport fra den nedsatte granskingskommisjon (Tønseth-kommisjonen) og ved en sakkyndig vurdering av forholdene i Vestre Senterfelt som departementet aktet å foranledige foretatt.

6. Stortingets behandling av tilleggsbevilgning til Kings Bay den 19. juni 1963.

I sin innstilling om den foreslåtte tilleggsbevilgning på 3 mill. kroner tok skog-, vassdrags- og industrikomiteén ikke standpunkt til spørsmålet om fremtidig drift, men ville avvente den fullstendige redegjørelse som departementet hadde varslet.

Tønseth-kommisjonens rapport, som den 13. juni 1963 var blitt overlevert kommunalministeren, forelå i Industridepartementet den 20. juni 1963. Samtidig mottok departementet en foreløpig rapport fra det sakkyndige utvalg som departementet den 24. mai 1963 hadde nedsatt for å vurdere sikkerheten i Vestre Senterfelt (trykt som særskilt vedlegg til proposisjonen).

Som følge av det sakkyndige utvalgs konklusjon besluttet departementet straks å innstille all oppfaringsvirksomhet.

Departementet fremholder at Stortingets bevilgningsvedtak ikke skjedde på sviktende premisser. Tønseth-rapporten behandler forholdene i den gamle gruve og vedrører ikke sikkerheten i Vestre Senterfelt. Det fremholdes videre at de økonomiske, sikkerhetsmessige og politiske hensyn som må tas ved en vurdering av spørsmålet om fortsatt drift, var på det tidspunkt — den 19. juni — ikke tilstrekkelig klarlagt til at departementet hadde grunnlag for å fremme noe forslag til Stortinget om saken.

VIII. Ulykker i Ny Alesund etter 1945 og erstatninger.

På s. 19—21 i proposisjonen gis en oversikt over tidligere ulykker og erstatninger, spørsmålet om å yte ytterligere erstatninger. Dessuten omtales de omkomne som ennå ikke er funnet etter eksplosjonsulykken den 5. november 1962 med en vurdering av spørsmålet om den sikkerhetsmessige forsvarlighet av å gjøre fortsatte bestrebelser på å bringe de omkomne som ennå ikke er funnet, opp av gruen.

IX. Vestre Senterfelt. Vurderinger.

1. Forutsetningene av 1956.

Forutsetningene for gjenopptagelse av kullproduksjonen i 1956 var i korthet

- a) at det eksisterte et kullforråd som ga grunnlag for en tilstrekkelig lang levetid for den nye virksomhet.
- b) at kullene kunne oppredes til et salgbart produkt.
- c) at driften kunne skje på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte.
- d) at det ble skapt tilfredsstillende sosiale forhold i gruvesamfunnet i Ny Alesund.

2. Kullforrådet i Vestre Senterfelt og Vestfeltet er behandlet i proposisjonen, s. 22—23.

Departementet er enig med det sakkyndige utvalg i at det vil være behov for fortsatte undersøkelser av kullforrådene hvis man skal ta sikte på en senere drift, men fremholder at det på grunnlag av det nå foreliggende undersøkelsesmateriale ikke er grunn til å betvile styrets anslag over kullreservene.

3. Gassforhold.

På s. 23—24 i proposisjonen behandles gassproblemet i gruvene i Ny Alesund. Det sakkyndige utvalg har uttalt at den totale avgasning er forholdsvis liten, men fremhever at de såkalte «gass-låsere» skaper en spesiell fare. Det er ifølge utvalget en anerkjent oppfatning at gruver med sporadisk opptredende større gassansamlinger, er farligere enn gruver med jevnt fordelt gassfare. Utvalget finner det tvilsomt om den nåværende ventilasjon i tilstrekkelig grad kan eliminere eventuelle gassansamlinger under de rådende geologiske forhold.

Departementet fremholder at professor Maas, som ikke har deltatt ved utformingen av det sakkyndige utvalgs foreløpige rapport, er kjent for sine kunnskaper om gass- og ventilasjonsproblemer i kullgruver. Hans vurdering av forholdene i Vestre Senterfelt imøte-sees derfor med særlig interesse.

Utvalget har fremholdt at man må regne med en betydelig kullstøvavleiring og betydelige vanskeligheter med å holde rent for kullstøv, noe som øker eksplosjonsfaren.

Departementet fremholder at det ikke kan sies å være brakt på det rene om Kings Bay-kullene gir kullstøv som er eksplosjonsfarlig. Det dreier seg i Kings Bay om noe flyktig kull og denne kulltype regnes for å gi et særlig farlig kullstøv. Avgjørende for om det kan utløses en kullstøveksplisjon, er imidlertid ikke bare graden av flyktighet, men også innholdet av ikke-brennbare komponenter, aske og vann. På grunn av Kings Bay-kullenes egenart antar departementet at det ikke er mulig å konstatere om en kullstøveksplisjon har vært medvirkende ved en gasseksplisjon uten at man undersøker en eventuell koksdannelse ved mikroskopiske og kjemiske analyser. Det er ikke foretatt slike undersøkelser etter ulykken den 5. november 1962. Departementet mener det er meget viktig å få foretatt slike undersøkelser — både for å få fastslått om kullstøveksplisjon har funnet sted og for å få større klarhet i hvor vidt kullstøv kan sies å gi et spesielt faremoment i Vestre Senterfelt.

4. Hengforhold og faren for blokkfall.

Disse forhold behandles i proposisjonen på s. 24—25. På grunnlag av befaring i mai 1963 har det sakkyndige utvalg bemerket at hengforholdene i Vestre Senterfelt er slike at «blokkfall i større grad enn vanlig vil kunne komme uten forvarsel». De uttalelser som nå foreligger også fra selskapets styre, gruvedelse og arbeidere går ut på at hengen i Vestre Senterfelt er dårligere enn i Østre Senterfelt — noe man ikke tidligere har regnet med.

Det sakkyndige utvalg finner ikke å kunne godkjenne de forbygningsmetoder som hittil har vært nyttet, og fremholder at faren for blokkfall kan reduseres vesentlig ved at det i ortene hengboltes og brukes flattjern og netting. En slik sikring er meget kostbar og vil etter utvalgets anslag beløpe seg til ca. kr. 8 pr. tonn produsert råkull.

6. Rapportens konklusjon

er slik (proposisjonen side 25):

«Det er i den foreliggende rapport vist til et stort antall sikkerhetsmessige mangler. Det sakkyndige utvalg er enstemmig av den mening at totaltilstanden i gruva for øyeblikket, og under de nåværende forutsetninger også for fremtiden, ikke gir tilstrekkelig sikkerhet. Man må derfor for fremtiden regne med større såvel skade- som ulykkesfrekvens enn

ved tilsvarende gruver ellers. Dette kan føres tilbake til følgende hovedårsaker.

1. Meget dårlige hengforhold.
2. Manglende brukbar og sikker avbygningsplan.
3. Utilstrekkelig forbygning.
4. Utilstrekkelig ventilasjon og derav følgende utilstrekkelig sikkerhet mot eksplosjon.
5. Mangel på kvalifiserte kullgruvearbeidere.
6. Utilstrekkelig gruvedelse med hensyn til:
 - a. antall og utdannelsesgrad av stigere,
 - b. personell innen bedriftsledelsen.
 Dette siste resulterer i mangelfull planlegging.
7. Utilstrekkelig kontroll av Bergmester idet denne ikke kan besøke gruvene i vinterhalvåret.

For å bedre sikkerheten har utvalget fremkommet med en del forslag som kan sammenfattes som følger:

- a. Forsøk på å utvikle en brukbar avbygningsmetode som muliggjør tilstrekkelig forbygning og ventilasjon.
- b. Forbedring og forsterkning av forbygning.
- c. Bedre ventilasjon og forbedring av beskyttelse mot gass- og kullstøveksplisjoner.
- d. Planmessig opplæring av arbeidsstokken.
- e. Ansettelse av et større antall stigere med bergskole.
- f. Avlastning av driftsledelsen ved bergingeniører.

Utvalget er klar over at virkeliggjørelse av disse anbefalinger i første omgang vil føre til en betraktelig økning av produksjonskostnadene. Dette spørsmål er imidlertid ikke undersøkt i nevneverdig grad da det ville føre ut over utvalgets mandat.

Uavhengig av dette må det henvises til at sikkerhetsmessig tilfredsstillende tilstander vanskelig kan oppnås ved de naturgitte forhold i Ny Ålesund.

Utvalget vil derfor foreslå at man tar opp kerhetsmessige forhold. Om man av andre grunner enn å drive økonomisk gruvedrift vil opprettholde bedriften, kan man produsere til eget forbruk. Gruvedriften kunne da legges til til grundig vurdering å innstille bedriften helt eller delvis. Dette så meget mer som kullproduksjonen kan foregå på andre kullganger på Svalbard under vesentlig gunstigere siksteder med gunstigere fløtsforhold, og produksjonen kunne tas ved oppfæringsdrift. Forskjellige sikkerhetsmessige betenkeligheter ville da falle bort. Man ville f. eks. ikke lenger måtte utvikle en sikker strossemetode og ved en så liten gruvedrift ville en uten videre kunne skaffe tilstrekkelig ventilasjon.

Som et apropos kan nevnes at det ved Ny

Ålesund finnes en jernmalmforekomst. Denne er i Anders K. Orvins avhandling av 1934, side 40, omtalt som udrivverdig. Man burde kanskje likevel undersøke denne nærmere.»

7. Styrets konklusjon av 4. juli 1963.

På s. 25—26 i proposisjonen er gitt en kort oversikt over den uttalelse styret har avgitt i anledning av det sakkyndige utvalgs foreløpige rapport.

Styret karakteriserer det sakkyndige utvalgs foreløpige rapport som situasjonsbestemt. Det fremholdes at Utvalget ikke har kunnet påpeke sikkerhetsmessige mangler av betydning under virksomheten i Vestre Senterfelt før den dårlige heng avslørte seg tydeligere under utvalgets befarings i mai i år. Utvalgets konklusjon om at forsvarlig ventilasjon av åpne strosser vanskelig kan etableres, står i strid med erfaringene i praksis. Styret er klar over at hengforholdene reiser nye problemer, som først er kommet for dagen i løpet av våren. Styret peker på de muligheter for forbygning som kanskje kan utvikles såfremt kullbryting uten anvendelse av sprengstoff i borthullene viser seg hensiktsmessig for øvrig. Styret er oppmerksom på faremomentene ved gassdannelse, og henviser for så vidt til sin uttalelse i forbindelse med Tønseth-rapporten, jfr. St. meld. nr. 86 og 87 og Innst. S. nr. 298 for 1962—63. Styret peker i denne forbindelse på nødvendigheten av å underkaste eksplosjonsulykken den 5. november 1962 et mer inngående studium enn hittil, blant annet som grunnlag for vurdering av fremtidig drift.

8. Oppsummering.

På s. 26 i proposisjonen foretar departementet en oppsummering av de relevante opplysninger som foreløpig foreligger om mulighetene for drift i Vestre Senterfelt. Selv om det sakkyndige utvalgs rapport er foreløpig og ikke blir avgitt endelig før professor Maas har sitt materiale klart, regner departementet ikke med noen vesentlig endring i det helhetsinntrykk som de foreløpige undersøkelser har brakt.

X. Kings Bay Kull Comp. A/S. Om fortsatt virksomhet.

Departementet anfører at med de kostnader det vil medføre å drive gruvedrift i Vestre Senterfelt, er det ganske tydelig at en kulldrift i regi av et så lite gruveselskap som Kings Bay, ikke vil være regningssvarende. Før de sakkyndiges endelige vurdering foreligger, mener imidlertid departementet at det er forhastet å ta et definitivt standpunkt til om

kulldriften i Ny Ålesund skal nedlegges for godt. Inntil videre rår departementet til at det holdes igjen et vakt- og vedlikeholdsmannskap for å sikre verdiene på stedet. I mellomtiden bør det foretas undersøkelser med henblikk på et forsvarlig grunnlag for gjenopptagelse av kulldriften. Departementet mener imidlertid at en eventuell fortsettelse av driften bare kan komme på tale dersom den kan innpasses i et større norsk selskaps virksomhet.

Ut fra sitt syn finner departementet ikke lenger grunnlag for å opprettholde virksomheten ved Kings Bay Kull Comp. A/S og tilrår at selskapets kulldrift i Ny Ålesund innstilles. I den forbindelse peker departementet også på at det ved driftens avslutning bør tas rimelig hensyn til de mange ansatte som i en årrekke har vært knyttet til selskapet.

XI. Samordning av kullproduksjonen på Svalbard.

Departementet redegjør her (s. 28) for de drøftinger som har vært ført i forbindelse med spørsmålet om statskjøp av aksjer i Store Norske. Departementet fremholder at det fremdeles er meget som taler for en sammenslutning av de to selskaper på Svalbard, men den pris som forlanges for aksjene i Store Norske er nå blitt så høy og forholdene er i det hele blitt så vidt kompliserte at departementet ikke finner å burde føre forhandlingene med Store Norske videre. Når Stortinget har behandlet nærværende sak, vil departementet igjen ta kontakt med styret i Store Norske for å få drøftet fremtidige samarbeidsspørsmål.

XII. Oppnevning av styre i statsselskaper og de ansattes representasjon i styrene m. v.

I St. meld. nr. 82 for 1962—63 har departementet foreslått regler for embets- og tjenstemenns deltakelse i styret for statsselskaper. Denne sak er enda ikke behandlet av Stortinget. Forslaget i nevnte melding vil blant annet utelukke en slik stillingskombinasjon som man har hatt i styret for Kings Bay.

Departementet henviser til at statsselskaperes rettslige og administrative stilling etter krigen har vært behandlet av flere komitéer, senest i en innstilling fra Statsselskapskomitéen av 1957. Det er nå Justisdepartementets hensikt å fremme lovproposisjon om spørsmålet.

I samband med Regjeringens behandling av det nevnte lovforslag ønsker Industridepartementet å vurdere på nytt de regler om stillingskombinasjoner som er foreslått i St. meld.

nr. 82. Denne trekkes derfor tilbake, jfr. St. meld. nr. 88, og departementet vil fremme ny melding på et senere tidspunkt.

XIII. Bergmesterens stilling.

Departementet behandler bergmesterens gjøremål og administrative status på s. 30 i proposisjonen. Departementet vil se nærmere på de forhold som er omhandlet i Tønseth-kommisjonens innstilling når det gjelder disse forhold.

XIV. De utenrikspolitiske og andre forhold som er knyttet til en norsk virksomhet i Ny Ålesund.

Den nasjonale betydning av norsk virksomhet på Svalbard har gjennom årene vært tillagt vekt ved avgjørelsen av om det skulle drives norsk kulldrift i Ny Ålesund. I mai 1963 bad Industridepartementet om en uttalelse fra Utenriksdepartementet i anledning av muligheten for at kulldriften i Ny Ålesund kunne bli nedlagt. Utenriksdepartementets svar er inntatt på s. 30—31 i proposisjonen.

Industridepartementet vil ikke se bort fra at det kan være betenkelig med hensyn til administrasjonen av Svalbard om den utenlandske virksomhet der i vesentlig grad skulle overstige den norske. Departementet kan imidlertid ikke innse at det skulle få noen virkning for vår høyhetsrett. Dessuten fremholder departementet at økt virksomhet ved f. eks. de norske anlegg ved Isfjorden i noen grad vil kunne kompensere uheldige virkninger for Svalbard-budsjettet.

Departementet understreker at man ikke foreslår kulldriften i Ny Ålesund oppgitt for all fremtid, men vil fortsatt undersøke mulighetene for fremtidig drift. Departementet vil sørge for å holde adgangen til bergverksdrift på stedet åpen og å hindre at utmålene faller i det fri.

Komiteéens merknader.

VIII. Ulykker i Ny Ålesund etter 1945 og erstatninger.

4. Erstatninger.

Komiteéen har merket seg at Industridepartementet vil nedsette et utvalg som skal vurdere om det i dette tilfelle er grunn til å gi ytterligere erstatning til de etterlatte. Utvalget bør også vurdere erstatningene til de etterlatte etter tidligere ulykker på Svalbard. Komiteéen går ut fra at det resultat utvalget kommer til, blir forelagt Stortinget.

Komiteéen vil også peke på at spørsmålet om erstatninger ved arbeidsulykker bør tas

opp på et bredere grunnlag og ber departementet gi en nærmere utredning om dette spørsmål.

Komiteéen finner det naturlig og rimelig at interimstyret gjør vedtak om også å yte den ekstra barnepensjon til barn etter ulykken den 5. november 1962 som selskapets styre har gjort gjeldende fra 1952 for barn etter de tidligere ulykker.

5. Omkomne som ikke er funnet.

Når det gjelder de omkomne som ennå ikke er funnet, er komiteéen enig i departementets henstilling til interimstyret om å arbeide videre med dette spørsmål. Dersom det gis en forsvarlig mulighet for å få de omkomne opp av graven, må dette forsøkes.

IX. Vestre Senterfelt.

Som trykt vedlegg til proposisjonen følger en foreløpig rapport fra det sakkyndige utvalg for Vestre Senterfelt om driftsforholdene i denne del av gruvene med tanke på en fremtidig drift. Etter at utvalgets medlem, professor Maas, har hatt anledning til å foreta befarings av graven, har utvalget 10. august 1963 avgitt sin endelige innstilling. Industridepartementet har med brev av 13. august 1963 oversendt den endelige rapport til komiteéen. I sitt brev uttaler departementet bl. a.:

«Den nevnte sluttrapport foranlediger ikke noen endring i det standpunkt departementet har inntatt i St. prp. nr. 146 for 1962—63.»

Den endelige rapport fra det sakkyndige utvalg er i norsk oversettelse trykt som vedlegg 6 til nærværende innstilling.

I Vestre Senterfelt har det foreløpig bare vært oppfaringsdrift. Utvalget er enstemmig kommet til at de fremlagte planer for drift i Vestre Senterfelt ikke gir tilstrekkelig sikkerhet, og peker på ymse konkrete tiltak som må gjennomføres på dette felt der drift skal settes i gang. Disse tiltak vil føre med seg ganske stor stigning i produksjonsomkostningene og det økonomiske resultat av driften vil derfor bli dårligere enn tidligere anslått av styret.

Etter den konklusjon utvalget er kommet fram til, er komiteéen enig med departementet i at det under slike forhold ikke vil være tilrådelig å sette driften i gang.

Etter utvalgets uttalelser i rapporten vil driftsforholdene i Vestre Senterfelt bli vanskeligere enn fra først av antatt og den tilstrekkelige sikring og forebygging kan bare skje ved økte investeringer.

Oppfaringsdriften siste vinter ble fortsatt etter at de sakkyndige bergmestrene Welde og Mikalsen, og ingeniør Winsnes fra Arbeids-tilsynet i telegram til departementet hadde sagt fra at det ut fra en sikkerhetsmessig vurdering var ubetenkelig å fortsette oppfaringen i Vestre Senterfelt.

X. Om fortsatt drift i Kings Bay.

Komitéen har merket seg at de sikkerhetsmessige tiltak som må gjennomføres for å oppnå best mulig sikkerhet ved drift i Vestre Senterfelt vil føre til at Kings Bay's muligheter for å kunne oppnå økonomisk lønnsom drift er meget små. Selv om det som grunnlag for driften i Ny Ålesund også har vært andre hensyn enn de rent økonomiske og forretningsmessige, er komitéen enig med departementet i at kulldriften i Ny Ålesund innstilles og at det bare blir igjen et vakt- og vedlikeholdsmannskap for å sikre verdiene på stedet.

Departementet peker på at det bør foretas undersøkelser om det kan finnes et forsvarlig grunnlag for gjenopptakelse av driften på et senere tidspunkt og disse sammen med de sakkyndiges endelige vurdering må kunne gi svar på spørsmålet om driften skal nedlegges for godt.

Komitéen mener det er riktig at disse forhold sammen med mulighetene for samdrift i forbindelse med andre kullfelter og andre forhold tilsier at en ikke på det nåværende tidspunkt tar definitivt standpunkt til nedleggelse for alltid.

Departementet foreslår at Kings Bay Kull Comp. A/S innstiller driften i Ny Ålesund, men at selskapet opprettholdes som eget rettssubjekt og at interimstyret gjennomfører de tiltak som blir nødvendige under disse omstendigheter.

Komitéen er enig i dette.

Komitéen vil i den sammenheng sterkt understreke at det må tas rimelig hensyn til de ansatte som har vært knyttet til kulldriften i Ny Ålesund i lengere tid og som nå vil miste sin arbeidsplass. Komitéen vil derfor henstille til departementet at dette spørsmål blir tatt opp og at eventuelle forslag blir fremmet for Stortinget.

XI. Samordning av kullproduksjonen på Svalbard.

Skog-, vassdrags- og industrikomitéen har ved flere anledninger vært inne på forholdet mellom de to kullselskaper, Kings Bay og Store Norske, og om en samordning av kulldriften på Svalbard i forbindelse med reising

av Koksverket. Komitéen viser bl. a. til Innst. S. nr. 271 for 1962 og Innst. S. nr. 45, 88 og 274 for 1962—63.

Industrikomitéen har ved disse anledninger forutsatt at departementet tok opp spørsmålet og sendte en redegjørelse til Stortinget om saken. I St. prp. nr. 146 blir det opplyst at saken har vært under bearbeidelse i departementet og Regjeringen og at de også har vært gjenstand for drøftelser mellom Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S og Industridepartementet. Forhandlingene om spørsmålet var ikke sluttført da eksplosjonsulykken inntraff. På grunn av de endrede forhold og de forslag som følger av St. prp. nr. 146, er saken nå kommet i en annen stilling. Departementet opplyser at når saken om Kings Bay er avgjort i Stortinget, vil departementet igjen søke kontakt med Store Norske for å drøfte de framtidige samarbeidsspørsmål. Komitéen er, i samsvar med uttalelser fra industrikomitéen, enig i at det er riktig med et samarbeid mellom staten og Store Norske om den framtidige kulldrift på Svalbard. Utnyttelse av statens kullfelter i Adventdalen og også eventuell framtidig drift i Ny Ålesund skulle tilsi at et slikt samarbeid kom i stand.

Komitéen forutsetter at departementet fremmer forslag om mulige samarbeidsformer når drøftingene med Store Norske er avsluttet. Komitéen finner derfor ikke å ville komme inn på dette spørsmål nå, men går ut fra at det ved forhandlingene blir tatt omsyn til at statens interesser og innflytelse blir sikret på en fullt betryggende måte.

XII. Oppnevning av styrer i statsselskaper.

I St. meld. nr. 82 for 1962—63 har Industridepartementet fremmet forslag som bl. a. tar sikte på å unngå uheldige kombinasjoner av stilling som tjenestemann i et departement med styreverv i et statsselskap. Departementet ønsker nå å vurdere dette spørsmål nærmere og har trukket St. meld. nr. 82 tilbake, jfr. St. meld. nr. 88 for 1962—63. Departementet vil senere komme tilbake til saken i form av en ny melding.

Under disse omstendigheter finner komitéen det ikke nødvendig å komme inn på dette spørsmålet nå.

XIII. Bergmesterens stilling.

Komitéen viser her til det som er sagt i Innst. S. nr. 298 for 1962—63 under punkt 3.

XIV. Utenrikspolitiske og andre forhold.

Komitéen er klar over at det ved de forskjellige vedtak om kulldrift i Ny Ålesund

har vært lagt stor vekt på den nasjonale betydning norsk virksomhet på Svalbard har hatt. Komitéen mener at disse hensyn fremdeles må veie tungt ved vurderingen av å kunne opprettholde en norsk virksomhet i Ny Ålesund.

Komitéen er derfor enig med departementet i at spørsmålet om å søke å utnytte de muligheter som ellers kan være til stede i Ny Ålesund, tas opp og blir vurdert. Det gjelder bl. a. turisttrafikken, forskning og havnemuligheter, men komitéen vil også henlede departementets oppmerksomhet på den jernmalforekomst som er nevnt i rapporten fra det sakkyndige utvalg for Vestre Senterfelt, jfr. rapporten s. 12 annen spalte nest siste avsnitt.

Det bør således foretas grundige geologiske undersøkelser av området så en kan få brakt på det rene om det finnes drivverdige mineralforekomster m. v. Norges interesser på Svalbard må i det hele tatt vies stor oppmerksomhet.

Komitéen går ut fra at Industridepartementet i samsvar med sin uttalelse i St. prp. nr. 146 sørger for at bergverkslovens betingelser for å opprettholde bergverksretighetene blir fulgt. Videre at det blir tatt de nødvendige skritt for at utmålene ikke faller i det fri..

Komitéen mener videre at det bør overveies å få opprettet et eget Svalbardkontor som kunne virke som et samarbeids- og koordineringsorgan for de forskjellige interesser som er knyttet til Svalbard, og mener at dette spørsmål snarest bør tas opp og utredes.

I samsvar med forretningsordenens § 11 nr. 12 er denne innstilling sendt utenriks- og konstitusjonskomitéen til behandling.

Utenrikskomitéen har i møte den 13. august 1963 avgitt følgende uttalelse:

«Komitéen har drøftet den utenrikspolitiske side av saken, og har ikke noe å bemerke til det som Felleskomitéen har uttalt i kap. XIV.»

Komitéens flertall, formannen, Bakken, Engelstad, Hellem, Klippenvåg, Larsen, Løbak, Margith Munkebye, Nordli, Offerdal, Remseth og Selås vil ellers uttale:

I St. prp. nr. 4 for 1956 er det påpekt at de sakkyndige ikke er helt ut enige om hvor store kullforekomstene i Ny Ålesund er. De er av dr. Orvin anslått til 6,27 mill. tonn, av direktør B. Sherdahl til 10,2 mill. tonn, og av Hoyle til 8,75 mill. tonn. Av disse ble det regnet som drivverdige: Av Orvin 4,67 mill.

tonn, av Read 5,4 mill. tonn og av Hoyle 6,25 mill. tonn. Dette skulle svare til 25 års drift med en produksjon på 200 000 tonn pr. år. Som det går fram av spesifikasjonen på side 22 i St. prp. nr. 146 gjelder dette alle feltene i Ny Ålesund, både det resterende kullkvantum i Øst-feltet og de sannsynlige forekomster i Vestre Senterfelt og Vest-feltet.

Stortinget har bevilget midler til oppfaring og undersøkelsesarbeider i Vestre Senterfelt fra 1958 og utover og feltet ble åpnet for oppfaringdrift i 1961. Dette ble gjort for å kunne muliggjøre en gradvis overføring av kullproduksjonen til Vestre Senterfelt etter hvert som de resterende kullforekomster i Østfeltet ble tatt ut.

Det sakkyndige utvalg for Vestre Senterfelt sier at de selv vanskelig kan vurdere de anslagsvise tall over kullforekomstene, 1,9 mill. tonn i Vestre Senterfelt og 4 mill. tonn i Vest-feltet, og mener de er for lite undersøkt.

Flertallet antar at det på det nåværende tidspunkt ikke er grunn til å betvile at de anslåtte tall over kullreservene er sannsynlige.

Når det gjelder de sikkerhetsmessige forhold i Vestre Senterfelt viser flertallet til komitéens merknader under punkt IX og til bergmester Mikalsens notat av 2. juli 1963 der sikkerheten under oppfaringdriften siste vinter, etter hans mening har vært betryggende, jfr. Mikalsens notat gjengitt på side 17 i proposisjonen.

Flertallet vil peke på at utbyggingsplanene forutsatte følgende framdriftsplan på lengere sikt. Produksjonen skulle de første årene foregå i Øst-feltet. Samtidig skulle Vestre Senterfelt åpnes for oppfaringdrift og etter hvert som de resterende kullforekomster i Øst-feltet ble tatt ut skulle produksjonen overføres til Vestre Senterfelt. Vestfeltet kan bare bli forsvarlig undersøkt fra Vestre Senterfelt, og dette måtte i så fall foretas mens produksjonen i Vestre Senterfelt var i gang. Derved kunne man, dersom kullproduksjonen skulle fortsette, senere overføre produksjonen til Vestfeltet etter hvert som forekomstene i Vestre Senterfelt tok slutt.

I brev til industrikomitéen av 3. desember 1962 opplyser departementet at selskapet mener det for sesongen 1962—63 kan skipes mellom 40 000 og 70 000 tonn og bortimot 200 000 tonn i sesongen 1963—64 under forutsetning av at arbeidet i Vestre Senterfelt kan føres videre uten forsinkelse med sikte på full produksjonsdrift. Departementet framholder i brevet at det kan vanskelig sies noe sikkert om hvor stor produksjonen kan bli for 1962

—63 da det er avhengig av den videre oppfaringsdrift. Departementet har i brevet av 3. desember 1962 ikke tatt standpunkt til anslaget for 1963—64 men ber selskapet snarest å legge fram en nærmere redegjørelse for selskapets stilling og de nødvendige kalkyler for fortsatt virksomhet, eventuelt nedleggelse.

I Innst. S. nr. 45 for 1962—63 uttaler industrikomiteén:

«Komitéen finner ikke å kunne ta stilling til den fremtidige drift av Kings Bay gruver på det nåværende tidspunkt, men vil måtte avvente redegjørelse fra den foreløpige granskingskommisjon og vel også en ytterligere granskning av det sikkerhetsmessige grunnlag for gruvene, før den kan ta stilling til om virksomheten bør fortsette. Komiteén går ut fra at denne redegjørelse blir lagt fram for Stortinget så snart som mulig.»

Flertallet vil peke på at innstillingen her faller sammen med departementets syn. Budsjettet for Kings Bay ble vedtatt av Stortinget 11. desember 1963 der Stortinget enstemmig bevilget 3,5 mill. kroner til dekning av selskapets driftsunderskudd for 1961—62.

I St. prp. nr. 130 for 1962—63 fremmet departementet forslag om tilleggsbevilgning til Kings Bay på 3 mill. kroner. Etter drøftinger i Regjeringen fastsatte departementet følgende retningslinjer:

- «a. Oppfaringsvirksomheten i Vestre Senterfelt fortsetter til senest 31. juli 1963. Selskapet må selv avgjøre hvorledes hjemsendelse av arbeidere best kan skje.
- b. Virksomheten etter 31. juli 1963 begrenses til vakt- og vedlikehold og det som anses nødvendig for at gruvens produksjonsutstyr mest mulig holdes intakt for en eventuell drift i sesongen 1964—65.»

Industrikomiteéns innstilling, Innst. S. nr. 274 for 1962—63 ble enstemmig vedtatt i Stortinget 19. juni 1963.

Flertallet vil peke på at etter vedtaket skulle oppfaringsdriften i Vestre Senterfelt stanse senest 31. juli 1963 uansett, og at virksomheten deretter ble innskrenket til den nødvendige vakt- og vedlikeholdsstyrke.

Flertallet mener at Tønseth-rapporten ikke kunne ha noen innflytelse på Stortingets vedtak den 19. juni 1963 da den ikke behandler Vestre Senterfelt, og i Østre Senterfelt var all drift stanset.

Det sakkyndige utvalg for Vestre Senterfelt avga sin rapport i departementet 20. juni

1963 og som følge av rapportens konklusjon besluttet departementet å innstille all oppfaringsdrift i Vestre Senterfelt straks. Flertallet er enig med departementet i at oppfaringsdriften da ble stanset med en gang og mener det forelå full hjemmel for departementets avgjørelse i Stortingets vedtak av 19. juni 1963, jfr. pkt. a i de oppsatte retningslinjer.

Komiteén er under arbeidet med denne sak blitt gjort kjent med Store Norskes utredninger fra 1960 og 1961 vedkommende Kings Bay, hvorav de viktigste er konfidensielle.

Flertallet kan ikke se at disse rapporter har hatt noen betydning for industrikomiteéns vurdering ved behandlingen av saker vedkommende Kings Bay.

I tilknytning til departementets uttalelse på s. 28, 2. spalte nederst, St. prp. nr. 146, om «at det standpunkt som det har tatt i den foreliggende sak ikke innebærer noen endring i de prinsipielle retningslinjer som ligger til grunn for departementets industripolitikk» vil flertallet presisere:

Når det gjelder spørsmål om statens forhold til industrireisningen i vårt land, vil flertallet slå fast som sitt prinsipielle syn at den linje som har vært lagt til grunn for vår industripolitikk hittil, må føres videre i framtida. Dette vil være av avgjørende betydning ikke minst for utviklingen av næringsgrunnlaget i distriktene og derigjennom for en balansert økonomisk utbygging av landet som helhet.

Det statlige initiativ, med den offentlige tilrettelegging og gjennomføring av kraftutbyggingen og reisingen av samfunnseide bedrifter, har i høy grad gitt økte muligheter for industriens utvikling i etterkrigstida, for full sysselsetting, for reising av ny industri i industrifattige strøk og dermed for landets velstand.

Statens medvirkning i industriutviklingen framover må derfor være aktiv og i takt med samfunnets behov til enhver tid.

Mindretallet, Asdahl, Berg, Knudson, Kringlebotn, Kvamme, Leirfall, Lyngstad, Skaaren, Thommesen, Undheim og Vik vil uttale følgende:

I St. prp. nr. 146 legger Regjeringen fram forslag om at driften ved Kings Bay Kull Comp. A/S avvikes, og at det til dekning av selskapets gjeldsforpliktelser bevilges 22 mill. kroner.

Dette forslag er foranlediget ved en foreløpig rapport fra et sakkyndig utvalg nedsatt av Industriedepartementet, som konstaterer at

man har for lite kjennskap til kullreservene i Vestre Senterfelt til å sette i gang drift, og at de sikkerhetsmessige forhold ikke er forsvarlige. Ut fra dette foreslår utvalget at man tar opp til grundig vurdering å innstille driften helt eller delvis.

I utvalgets konklusjon heter det bl. a.:

«Det er i den foreliggende rapport vist til et stort antall sikkerhetsmessige mangler. Det sakkyndige utvalg er enstemmig av den mening at totaltilstanden i gruva for øyeblikket og under de nåværende forutsetninger også for framtiden, ikke gir tilstrekkelig sikkerhet. Man må derfor for framtiden regne med større så vel skade- som ulykkesfrekvens enn ved tilsvarende gruver ellers. Dette kan føres tilbake til følgende hovedårsaker:

1. Meget dårlige hengforhold.
2. Manglende brukbar og sikker avbygningsplan.
3. Utilstrekkelig ventilasjon og derav følgende utilstrekkelig sikkerhet mot eksplosjoner.
4. Mangel på kvalifiserte kullgruvearbeidere.
5. Utilstrekkelig gruveledelse med hensyn til:
 - a. Antall utdannelsesgrad av stigere.
 - b. Personell innen bedriftens ledelse.
 Dette siste resulterer i mangelfull planlegging.
6. Utilstrekkelig kontroll av bergmester idet denne ikke kunne besøke gruvene i vinterhalvåret.»

Så snart Industridepartementet fikk kjennskap til denne rapport ble det gitt ordre om at alt oppfaringsarbeide straks skulle stoppes. Hjemsendelsen av arbeidere er allerede foretatt.

Når dette er foretatt uten at saken er forelagt Stortinget, må det sees som en erkjennelse fra Regjeringens side av at de forutsetninger som man hittil har bygget på når det gjelder drift og investeringer i Kings Bay, fullstendig har sviktet, og at man ikke har annet å gjøre enn å bøye seg for dette faktum.

Statens samlede innsats av kapital i Kings Bay i årene 1945—1962 beløper seg til ca. 70 mill. kroner. Av dette er ca. 37 mill. kroner medgått til dekning av underskudd. 22 mill. kroner utgjør garantier som nå foreslås dekket. 5 mill. kroner er tapt aksjekapital, og ca. 9,5 mill. kroner er eldre gjeld som er avskrevet tidligere.

Alt dette må ansees helt tapt. Hertil kommer kapitalverdien av erstatninger utbetalt til de etterlatte ved de mange gruveulykker, som foreløpig utgjør vel 10 mill. kroner.

De årlige vedtak om å fortsette driften i Kings Bay har med en unntagelse (Moseid stemte imot i 1950) vært enstemmige og som regel vært fattet uten debatt. Bevilgningene til dekning av underskuddene er også blitt gitt ved enstemmige vedtak. Likeså ble investeringsplanene av 1956, beregnet til 20 mill. kroner, vedtatt enstemmig.

Disse enstemmige vedtak er fattet i tillit til at de opplysninger Regjeringen har lagt fram, skulle være holdbare, både når det gjaldt økonomiske kalkyler, drivverdige kullreserver og produksjonsmål. Investeringsplanen av 1956 bygget således på den absolutte forutsetning at når de begrensede kullmengder i Østre Senterfelt var tatt ut, skulle det i Vestre Senterfelt være drivverdige kullreserver for drift over så lang tid at de store kapitalutlegg kunne forsvares. Det har i Stortinget ikke vært gitt uttrykk for tvil om at dette var tilstrekkelig undersøkt, og departementet har også framstillet det som om alt var klart for oppstart av driften her. En viser i denne forbindelse til Industridepartementets brev av 3. desember 1962, til skog-, vassdrags- og industrikomiteén, hvor det — selv om driften i Østre Senterfelt innstilles — antydes et skipningskvantum av 40—70 000 tonn i sesongen 1962—63, og det stilles i utsikt at en i perioden 1963—64 vil komme langt opp mot en produksjon på 200 000 tonn. Det har heller ikke fra departementets side vært uttrykt noen tvil om de sikkerhetsmessige forhold.

Mindretallet må uttale at det kommer som en overraskelse når et sakkyndig utvalg nå har konstatert at kullforekomstene i Vestre Senterfelt er for lite undersøkt, at forberedelsene til drift bare er på det forberedende stadium, og at de sikkerhetsmessige forhold er slik at utvalget foreslår driften innstillet.

I forbindelse med behandlingen av St. prp. nr. 146 er det lagt fram dokumenter som viser at det på sakkyndig hold har vært atskillig større meningsforskjell om de framtidige driftsforhold ved Kings Bay enn det vedkommende komité og Stortinget har fått inntrykk av gjennom Regjeringens proposisjoner og meldinger. Forberedelsene til opptak av driften i Vestre Senterfelt var heller ikke kommet så langt som Stortinget har fått inntrykk av.

En viser her til det sakkyndige utvalgs uttalelser som står i absolutt motsetning til de opplysninger som ble gitt i St. meld. nr. 90 for 1961—62. Denne stortingsmelding kom fram som følge av skog-, vassdrags- og industrikomiteéns anmodning til departementet om

å legge fram en utredning om midlertidig innstilling av driften.

Den særuttalelse styrets medlem professor Hofseth ga i brev av 5. november 1955 burde ha ført til at selskapet hadde satt i gang en planmessig undersøkelse av Vestre Senterfelt før en gikk inn for så store investeringsoppgaver som tilfellet var i 1956 og de følgende år. En ville da ha unngått den situasjon som en nå er inne i, og som Regjeringen også har avfunnet seg med — at man har investert ca. 24 mill. kroner i et nytt anlegg uten at det finnes nok drivverdige kull, og så må nedlegge det hele.

Mindretallet må også beklage at ing. A. A. Sandakers brev av 18. april 1956 til selskapet ikke er blitt kjent for Stortinget. Herr Sandaker som hadde fått i oppdrag av selskapet å uttale seg om de fremlagte planer, er en anerkjent gruveekspert som i mange år har arbeidet med prosjektering for kullgruver i Amerika og Sovjet, og som også tidligere har hatt oppdrag for Kings Bay. Hans vurdering burde derfor ha vært tillagt stor vekt.

Ing. Sandaker kommer i ovennevnte brev med meget vesentlige innvendinger mot de planlagte investeringer og uttaler bl. a.:

«Det er nå bevilget penger til et moderne og forsvarlig gruveanlegg ved Ny Ålesund. Det er videre besluttet at driften skal gjenopptas så snart som mulig. Dette til tross for advarsler fra en slik ekspert på gruve-driftens område som professor Hofseth og videre til tross for at direktør Slåtto med sitt spesial-kjennskap til gruve-driften og andre forhold på Kings Bay, ikke ønsker å ha noe mer med saken å gjøre.

Delvis på grunn av manglende kjennskap til meget viktige faktorer og delvis på grunn av de ekstraordinære gruve-, klimatiske- og transporttekniske forhold, er Kings Bay alt annet enn et enkelt prosjekt. Hvis en skal forsøke å løse oppgaven på forretningsmessig forsvarlig måte, vil jeg si at dette prosjekt er et av de vanskeligste gruveforetagender jeg har vært borte i.»

Mindretallet mener at proposisjonen om gjenopptagelse av driften ikke burde ha vært forelagt Stortinget før herr Sandakers vurdering forelå, og i alle tilfelle burde denne sammen med herr Sandakers andre vurderinger ha vært gjort kjent for Stortinget i forbindelse med neste års bevilgninger til drift og investeringer.

Mindretallet vil også peke på at det i 1958 i forbindelse med drøftingene om sam-

arbeid mellom de to kullselskaper på Svalbard og Store Norskes tekniske direktør ble utarbeidet en rapport om Kings Bay-gruvenes tilstand. Denne rapport inneholder etter hva som er gjengitt i pressen (N. H. & S. T., 10. januar 1963) en meget sterk kritikk over den generelle tilstand ved gruvene. De kullreserver som skulle gi grunnlag for de nye investeringer var ikke tilstrekkelig undersøkt, og de tall som var oppgitt for Stortinget var i alle tilfelle for høye. Planlegging av driften var ennå på et helt forberedende stadium, og generelt uttales det at «gruvene var i en sjokkerende grad urasjonelt anlagt».

Det uttales videre i rapporten:

«Ut fra det jeg vet i dag anser jeg det meget lite sannsynlig at det i Kings Bay er muligheter for en økonomisk forsvarlig drift ved et noenlunde normalt kullmarked.»

Riktigheten av disse vurderinger støttes ved den nå foreliggende rapport fra det sakkyndige utvalg for Vestre Senterfelt.

Det er godtgjort at rapporten fra Store Norske er brakt til styrets kunnskap. Selskapet og departementet har imidlertid helt sett bort fra denne rapport i de framstillinger som hvert år er lagt fram for Stortinget. Industrikomiteén har således vært ukjent med viktige sakkyndige vurderinger som står i strid med det som departementet har forelagt komiteén. Industrikomiteén har heller ikke fått kjennskap til Store Norskes utredninger fra 1960 og 1961 som ville hatt betydning for behandling av saker vedkommende Kings Bay. Ifølge telegram fra Store Norske til komiteéns formann 14. august 1963 er det konstatert at disse utredninger samt andre dokumenter i 15 eksemplarer, beregnet på utdeling til industrikomiteéns medlemmer og adressert til sakens ordfører, ble innlevert til vakthavende i Stortingets resepsjon kl. 9,15, 21. november 1961. Dokumentene ble også av Store Norske sendt Industridepartementet.

Mindretallet konstaterer at de utredninger som er lagt fram i forbindelse med proposisjoner og meldinger om Kings Bay-gruvene, har vært mangelfulle, og at departementet ikke har tatt hensyn til viktige advarsler fra sakkyndig hold.

Mindretallet mener som følge herav at Stortingsvedtakene er gjort på sviktende grunnlag og har påført staten store tap.

Mindretallet finner ikke i forbindelse med denne sak grunn til å komme inn på prinsipielle betraktninger for og imot statsdrift.

Komiteén viser ellers til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I.

Kings Bay Kull Comp. A/S' virksomhet i Ny Ålesund avvikles.

II.

Utgifter til vakt, vedlikehold og avvikling av Kings Bay Kull Comp. A/S' virksomhet dekkes innenfor rammen av bevilgningen under kap. 965 på budsjettet for 1963.

III.

På statsbudsjettet for 1963 bevilges som tillegg under kap. 965, Kings Bay Kull Comp. A/S, ny post 71, Tilskott til gjeldsdekning kr. 22 000 000.

Oslo, i kommunalkomiteén og skog-, vassdrags- og industrikomiteén, den 15. august 1963.

Olaf Watnebryn,
formann.

Hans Offerdal,
ordfører.

Bjarne Lyngstad,
sekretær.

Vedlegg 1.**Spesiell rapport av 30. september 1953 fra gruveingeniør G. Hoyle, vedrørende A/S Store Norske Spitsbergen Kulkompani's gruver, Longyearbyen.***Gjennomføringen av tidligere kommisjoners anbefalinger.*

Jeg innskrenker mine kommentarer til de forhold som ble tatt opp i min rapport om eksplosjonen i gruve II i Longyear den 7. januar 1952 (St. meld. nr. 72 s. 56).

1. Ventilasjon.

Alle vifter blir nå kjørt kontinuerlig, også på søndager, da de blir besøkt, som regel av elektrikere for å kontrollere at de er i orden. Blindgeider blir ventilert av gode Meco vifter.

Anbefalingen at det skulle sørges for en stadig ventilasjon, er således blitt utført, men der er fremdeles endel utilfredsstillende ting som skulle påkalle oppmerksomhet.

1. Hovedluftvegene skulle anlegges slik at det blir plass til to dører mellom hovedstrømmene for friskluft og returluft i fremtidige tverrslag.
2. Det må være betydelig meget strengere kontroll med åpning og lukking av dørene. Da vi kom ut fra strosse 22 tirsdag 15. september, fant vi begge dørene ved viften og døren mellom friskluften og returluften åpen.
3. Samme dag da vi gikk inn til arbeidsstedene, bad jeg om at lokomotivet måtte bli stoppet, for å undersøke steinstøvspreddingen i hovedstollen. Jeg fant at luftstrømmen var meget svak og velometeret som den engelske student Colin Ball bar, viste intet utslag.

2. Inspeksjon av gruve.

Noen fremskritt er blitt gjort.

På nattskiftet i gruve II er det nå en sikkerhetsstiger og fire gassmålere ved siden av de fire produksjonsstigerne (hvorav en er begrenset til transportarbeid). Gassmålerne er fremdeles klassifisert som arbeidere. Både på dagskiftet og ettermiddagsskiftet er det fem stigere (en transportstiger) og to gassmålere.

Gassmålerne forutsettes å befare og undersøke hele sine områder på hvert skift, innbefattet blindgeider og strosser, unntagen når de er vanskelige å befare etter at kuttingen har funnet sted. Produksjonsstigerne går i alminnelighet til alle lasteplasser en gang på hvert skift, men forutsettes ikke å befare geider og strosser.

I gruve I hvor det sies at gass aldri har forekommet, var en av produksjonsstigerne på dagskiftet hovedsakelig ansvarlig for sik-

kerheten. To gassmålere undersøkte hele gruve søndag natt etter arbeidsstansen før helgen.

Alle stigere og gassmålere gikk med gassmålelamper av flammetyper og elektriske lamper.

Skjønt ovennevnte ordning i gruve II sørget for at de fleste steder ble besøkt to ganger på hvert arbeidsskift (dog med hensyn til stigernes inspeksjoner var besøkene ikke over hele arbeidsstedets utstrekning), hadde man ingen visshet for at disse besøk fant sted med regelmessige mellomrom. Det var heller ikke sikkert at alle steder ble inspisert innen en kort tid før begynnelsen av et nytt skift, slik som det er ønskelig.

Jeg mener at alle steder skulle bli fullstendig inspisert to ganger på hvert skift og at et tilstrekkelig antall personer skulle bli ansatt slik at den annen av disse inspeksjoner kan bli utført innen tre timer før arbeidet begynner på det etterfølgende skift. Dette tillater et lite spillerom for skiftene til faring til og fra arbeidet.

Videre er det viktig at alle personer som utfører slike inspeksjoner, skulle bli betraktet som funksjonærer (stigere) og ha tilsvarende myndighet.

3. Elektrisk utstyr.

Jeg forstår at en hel del nytt sikkert materiell er blitt kjøpt og at mesteparten av det også er levert i Longyearbyen. Det er liten forandring i gruve når det gjelder materiell på strossene, men jeg skjønner at en begynnelse skal gjøres med installeringen av det nye utstyret førstkommende vinter. Jeg vil understreke hvor viktig og nødvendig det er å skaffe tilveie og holde passende og sikkert materiell for strossene, hvor alt utstyr får hard behandling og ettersyn ikke er lett.

4. Arbeidsmetode.

Etter å ha videre overveiet spørsmålet om understøttelsen av kullgeidene, anbefaler jeg at en rekke props med 2 meters mellomrom blir anbrakt i passende avstand langs den ene side for å skaffe en sikker faringsveg i geidene.

5. Opplæring av arbeidere og funksjonærer.

En begynnelse er gjort med å gi forelesninger for nykommere. Det arbeidet er utført av 1. gruveingeniør Trevor. Kurset er seks forelesninger på omtrent en time hver, hvorav

halvparten av tiden blir benyttet til foredrag og halvparten til diskusjon. Forelesningene blir holdt utenfor arbeidstiden og de nye som deltar får betalt overtid for den tiden de varer. Igangsettingen av kurset blir utsatt til omtrent 30 nye folk er kommet, men det har vist seg at mange av de gamle arbeiderne har deltatt etter eget ønske. Dette viser at mange av folkene ønsker mere opplæring i gruve-spørsmål. Jeg hører at en stigerklasse vil bli satt i gang kommende vinter. Det er ingen forandring i fremgangsmåten med sysselset-tingen av nye arbeidere under dagen, dvs. de utfører tilfeldig arbeid på ett skift eller to og blir deretter satt som et «tillegg» til et lag (betalt av selskapet). De inntar sine plasser som regulære medlemmer av laget etter 10 dager eller så. Spesielt arbeid som kullkutting krever lengere opplæring.

6. Redningstjeneste.

Dette arbeid er gradvis blitt lagt an på mere rasjonell måte. Jeg har fått opplyst at en passus i arbeidernes overenskomst nå krever at de om nødvendig skal oppøves som redningsmannskaper så det er ingen mangel på personell.

7. Steinstøvspredning.

Det blir nå foretatt mere steinstøvspre-dning, men et apparat for analysering av prøver var bare nettopp kommet før vårt besøk. Jeg må understreke at når kullproduksjonen om vinteren er stor, må et godt system for steinstøvspredning og prøvetaking bli overveiet for de støvrike steder i gruen som f. eks. «tippene».

8. Behovet for forskrifter.

Store oppslag om forbud mot røking unn-tagen i oppholdsrommene er satt opp på for-skjellige steder i gruen, og man forbehol-der seg rett til å foreta kontrollundersøkelse av arbeiderne hvor som helst. Jeg hørte ingen antydninger hverken fra ledelse eller arbeidere om at det forekom ulovlig røking i gruen.

Jeg forstår at det i Arbeiderbeskyttelses-loven blir forlangt sikkerhetsnemnder her oppe. Herrene Bjerklund og Larsen skal be-handle denne saken i sin rapport. Videre forstår jeg at arbeiderne allerede har rett til å inspisere gruen med mellomrom. Denne rett burde bli ivrig benyttet, og en gjenpart av arbeidernes rapport skulle sendes til sel-skapet og til bergmesteren.

9. I. L. O. Mønsterforskrifter.

Bruken av trolleylokomotiver innenfor en bestemt avstand fra strossen.

Trolleylokomotiver blir fortsatt brukt opp til og forbi indre strosse i tverrslagene.

Etter mitt besøk i fjor er den første instal-lasjon av trolleylokomotiver blitt innført i en britisk gruve i det distrikt hvor jeg har den ære å være Divisional Inspector. De britiske regler fastsetter at trolleylokomotiver ikke skal brukes innenfor 300 yards fra strosser hvor det blir arbeidet og bare i friskluft-strømmen.

De farer som oppstår skyldes gass og kull-støv. I Longyargruvene ligger noen trolley-installasjoner i returluftvegene, men ingen opplysninger om gassprosenten i luftstrøm-men var tilgjengelige.

Den største fare fra gass synes å være når lokomotiver blir tatt forbi den innerste tippen i en gruegang som blir ventilert av en vifte og slange og hvor gass kan være tilstede hvis den blir drevet ut av en kull-geid. Jeg hører at lokomotiver er blitt stan-set til visse tider når det er funnet gass i en slik gang, men jeg vil peke på at hvis gass blir merket på en gassmålerlampe, er det mest sannsynlig at det minst vil være 1 pst. til stede, og at I. L. O. forskriftene anbefaler at gassprosenten i ganger med trolleylokomotiver ikke skulle være mere enn 0,3 pst.

Hvis det forekom gass på en strosse, slik som det hendte 7. januar 1952, kunne luften i tverrslaget bli oppblandet med gass i en enda større avstand fra strossen.

De åpne utdrevne felter på begge sider i tverrslagene kan utgjøre en fare.

Med hensyn til støv er det en kjent sak at en gnist fra en 250 volts likestrømsledning lett kan antenne kullstøv. Alle skiftelokomotiver må til enkelte tider kjøre forbi steder hvor det har foregått kullasting på ett eller to skift tidligere, og skjønt støvet kanskje ikke er tilstede som en sky, kan det være til stede i kjørebanen og kan bli blåst opp som en sky hvis det hendte en ulykke med lokomotivet og enten fulle eller tomme vogner ble smad-ret. Hvis det dessuten foregår kutting på en strosse og returluftstrømmen går ut i tverrslaget, vil en viss mengde støv bli ført inn i tverrslaget.

At denne sak krever snarlig overveielse viste seg under en inspeksjon på S. T. 25 mandag 14. september. Ved den ytterste tippen (for høyre strosse) var gangen ikke så høy som vanlig. Det var klart at det hadde oppstått vanskeligheter til enkelte tider der wirene fra skraperheisen (som sto på venstre side i tverrslaget) krysset kontaktledningen for å

passere inn i strossen på høyre side, fordi kontaktledningen var omviklet med en gummiduk i en lengde av litt over en meter. På forespørsel fant vi at vanskeligheten skyldtes gnistring mellom skraperwirene og kontaktledningen, antakelig når lokomotiver var i bruk innenfor dette sted. Det er å håpe at man aldri ville tenke på skraping her med dens produksjon av kullstøv, når gnistring kunne forekomme på et slikt sted. Men under den samme inspeksjon ble det funnet at strømmen ikke var slått av kontaktledningen på det stykket som gikk forbi den innerste tippene hvor skrapingen foregikk. Den tredelte skrape laget en stor støvsky idet den tømte seg, og klaringen mellom den og kontaktledningen var bare noen få tommer.

Det er min personlige mening at kontaktledningen skulle stoppe minst 50 m utenfor det første lastested i tverrslaget. Dette ville medføre en betydelig forandring i fordringsanlegget fra stoffen og anskaffelse av forskjellig slags utstyr til fordringen i tverrslagene. Det er mange andre synspunkter med trolleysystemet som skulle overveies, blant annet elektrotekniske forhold. For eksempel var ledningsforbindelsen mellom skinnene utført på en slik måte at selve koblingsledningen kunne få mekanisk skade av vognene hvis de sporet av. Vi så mange koblingsledninger som sannsynligvis var skadet på denne måten. Klaringen på begge sider av gruvegangen var altfor smal på mange steder, og høyden mellom lokomotivet og hengen var ofte liten. I noen gruveganger var stigningen slik at det var nødvendig med meget sandstrøing på skinnene. Gnistringen fra trinsen på ledestangen var meget sterk, og det skulle straks tas skritt for å finne en bedre løsning.

Saken er ikke så lett å løse, og til rettledning tror jeg man skulle studere praksis i andre land.

I Tyskland er ikke trolleylokomotiver tillatt i returluftstrømmene, og heller ikke på arbeidssteder med hjelpeventilasjon (dvs. strekninger i gruveganger innenfor den innerste strosse) og heller ikke i et betydelig «beskyttet område» nær kulldriftene. Dette beskyttede område er begrenset av et horisontalt plan 50 m over trolleygangen, et tilsvarende plan 200 m under trolleygangen og dessuten plan foran og på sidene.

I Amerika skal kontaktledningene ikke

strekkes forbi den siste åpne kryssing, og holdes minst 150 fot fra forbyggete arbeidsplasser.

I Holland er stillingen ikke ganske den samme, siden kullene i gruvene hvor trolleylokomotiver er i bruk, inneholder meget lite flyktige bestanddeler. Allikevel er endog i Holland trolleylokomotiver forbudt i returluftstrømmen. Når man derfor tar alle forhold i betraktning, medregnet det faktum at Longyearkullenes innhold av flyktige bestanddeler er meget høy (på askefri, tørr basis) og at det i gruven er mange folk med meget liten opplæring i gruvearbeidet, foreslår jeg at følgende punkt blir føyet til i avsnittet om fordring:

«Ved alle nyinstallasjoner av kontaktledninger for fordring med elektriske lokomotiver i nåværende og fremtidige tverrslag, skal kontaktledningene ikke strekkes lenger innover enn til et punkt 50 m utenfor ytre strosse.

Nåværende installasjoner skal være forandret i overensstemmelse med ovenstående regel den 31. desember 1956».

Det er ikke min sak å gi råd med hensyn til planleggelsen av driften, men jeg vil peke på at alle tverrslag kunne bli friskluftveger hvis det ble sprengt ut små kanaler for returluften langs bakgeidene, og videre at det er flere alternativer til den nåværende metode for fordring av kull fra strossene, nemlig taug uten ende, for- og baktaug og transportbånd, hvis leveringsspørsmålet kan bli ordnet.

Mindre vifter for ventilasjon av blindorter.

Alle vifter for ventilering av blindorter som ble sett, var riktig plassert.

Statistikk.

Gjenparter av skjemaer som blir brukt av British National Coal Board for klassifisering av ulykker er overlatt Direktoratet for Statens Arbeidstilsyn og dessuten en gjenpart av Annual Returns (årsoversiktene) som blir forlangt fra gruvene. Bare ulykker som forårsaker mere enn 3 dagers fravær, blir regnet med. Jeg mener at man for å spare tid, skulle forlange av selskapene å klassifisere en ulykke når de melder den og at arbeidet med å vurdere statistiske tabeller etc., skulle utføres av en skikket kvalifisert person i Departementet, ikke av bergmesteren, hvis dyktighet og erfaring skulle anvendes på en nyttigere måte.

G. Hoyle (sign.)

30. september 1953.

Vedlegg

Vedlegg 2.**Særuttalelse av professor Arne Hofseth til styret for Kings Bay Kull Comp. A/S, av 5. november 1955.**

I tilknytning til den henvendelse Kings Bay Kull Comp. A/S 20. oktober d.å. etter forhandlinger i styremøter 18. og 19. s.m. med betinget forslag om investering til nyanlegg i Ny Alesund rettet til Industridepartementet, vil undertegnede styremedlem, Arne Hofseth, få fremkomme med bemerkninger under følgende punkter:

Saksbehandling,
Kullreserver,
Anlegg,
Driftsforhold,
Sikkerhet,
Norsk sakkyndighet,
Konklusjon.

Saksbehandling.

Innledningsvis anmodes om at referat fra styremøtet 18. oktober må bli komplettert med følgende:

«Under behandlingen av styreformannens forslag om å gjøre henvendelse til Industridepartementet med forslag om nyanlegg beroende av tilslutning fra den engelske gruveinspektør Hoyle opplystes at forslaget orienterende var ventilt overfor departementet. Formannen opplyste samtidig at alternativ med videre undersøkelser ingen aktualitet hadde.

Styrets medlem, professor Hofseth, meddelte at han ikke kunne la seg binde av resultatene av inspektør Hoyles vurdering av kullfeltene og kunne således ikke slutte seg til henvendelsen. Hofseth gjentok sin tidligere uttalte frykt for vanninnbrudd og foreslo at spørsmålet ble forelagt geologer med allsidig kompetanse til uttalelse. Styrets medlem, direktør Stephansen, uttalte seg for en videst mulig faglig belysning av prosjektets forskjellige sider. Hofseth foreslo professorene Holte-dahl og Vogt som geologisk sakkyndige. Styrets viseformann, direktør Sherdahl, erklærte seg uenig og fremholdt dr. Orvin og dr. Hoel som mere kompetente. Da styret fant nødvendig å fortsette forhandlingene i møte neste dag, opplyste Hofseth at han ikke hadde anledning å møte og bebudet en foreløpig særuttalelse til den avgjørelse det øvrige styre var innstilt på å ta.»

I denne særuttalelse som styret mottok 19. oktober, meddeltes med begrunnelse at henvendelse til Industridepartementet med forslag om investering til nyanlegg ikke kunne tiltredes. Samtidig ble konkret forslag om oppnevning av norsk bergingeniør som sakkyndig

ved siden av den engelske fremsatt. Styrets flertall har deretter formet følgende avsnitt i sin henvendelse til departementet:

«Styret er etter det som foreligger, blitt i tvil om hvilke kullreserver man kan regne med, og man har derfor funnet det riktig å la de foretatte beregninger etterprøves. Da man her i landet vanskelig kan finne en kullgruveingeniør som vil kunne påta seg dette arbeid, vil man måtte søke utenlandsk bistand, for også å få en uttalelse om det er forsvarlig å gå til en investering som foreslått, selv på basis av kullreserve 5—6 mill. tonn, som beregnet av dr. Orvin.

Av hensyn til tiden finner styret allerede nå å måtte fremkomme med forslag til utbygging og modernisering av anleggene i Kings Bay, men vil måtte gjøre forslaget betinget av positiv uttalelse fra den utenlandske sakkyndige.»

Da den mottatte gjenpart av styrets henvendelse viste at foreløpig særvotum hadde nådd departementet i noe avsvakket form, da videre forslaget om å benytte norsk sakkyndig ikke hadde vunnet tilslutning av det øvrige styret (med en begrunnelse som der vil bli tatt standpunkt til i det etterfølgende) og da videre henvendelsen omfattet viktige saksforhold som ikke var behørig styrebehandlet, fant en det riktig å gjøre telegrafisk henvendelse til departementet med gjenpart til styrets formann.

Kullreserver.

Direktør Sherdahl angir i sin rapport av 24. august, som er vedlagt henvendelsen til departementet, de utvinnbare kullmengder til 10,2 mill. tonn. I styremøte 18. oktober forelå utregninger fra dr. Orvin, som angir kvantum brytverdig kull til 5 mill. tonn. Jeg har den hele tid hevdet at undersøkelsesmaterialet under herskende forhold er helt utilstrekkelig for beregning av kvantum, der skal danne grunnlag for så vidtgående teknisk-økonomiske overlegninger, som der her er tale om. Den bemerkelsesverdige avvikelse mellom de ovenfor angitte kvanta bekrefter mitt syn.

Anlegg.

I selskapets brev av 26. mai d.å. til Industridepartementet, gjengitt i St. prp. nr. 1, Tillegg nr. 15 av 3. juni, s. 5 er samlede anleggskostnader anført til 13 mill. kroner. I

henvendelse av 20. oktober er beløpet oppført med 20 mill. kroner.

Som bilag for den tidligere kalkyle er gitt sammenlignende oppstillinger: på den ene side av selskapets direktør Boger — på den andre siden av styremedlemmene direktør Sherdahl og bergmester Merckoll (forrige styre). Oppstillingen vil gi inntrykk av omhyggelig vurdering. Noen tilsvarende detaljering over det senere overslag til 20 mill. kroner har ikke vært fremlagt.

Mens totalsummen i løpet av 5 måneder er steget med ca. 7 mill. kroner — eller vel 50 pst., er kostnader for anlegg til transport, lagring, rensing og lasting høynet fra 3,5 til 7,5 mill. kroner. De idémessige anleggsbeskrivelser angir ingen endringer, som skulle gi grunn for slik flukt i kalkylene. Selskapets ledelse angir innløpende anbud som årsak.

Teknisk bearbejdede planer er ikke fremlagt. Av idéutkastene nevnes: Fra gruve til renseverk er kullene tenkt transportert med kilometerlange beltetransportører. Ideen er i foreliggende tilfelle urealistisk.

Behørig bearbejdet grunnlag for kalkyle mangler.

Driftsforhold.

Under siste 2½ års drift i Østre Centerfelt er der påvist ca. 300 000 tonn kull på den lavest liggende fløts', Estergangens dypparter mot øst. Overliggende fløtsers kullføring hadde en lett kunnet undersøke med korte diamantborehull fra Estergruven, hvilket ikke er gjort. Den fremtidige produksjon 200 000 tonn pr. år tenkes tatt fra de 3 østlige felter, som også har levert den tidligere produksjon og som derved er best kjent.

Der er ikke fremlagt noen plan som viser utviklingsfølgen i den tenkte avbygning — m.h.t. fløts og områder. Nøkernt vurdert vil rasjonell drift i disse felter ikke kunne yte årsproduksjoner på 200 000 tonn over noen år. Slik produksjon allerede fra høsten 1957 er utelukket.

De vestlige felter, Vestre Centerfelt og Vestfeltet, inneholder ifølge dr. Orvins avhandling vel $\frac{3}{4}$ av det samlede fløtsareal i Kings Bay-området, og det er også disse felter som veier tyngst i de foretatte utregninger. De her utførte undersøkelser må betegnes som rent innledende.

Forkastninger og overskyvningsplan i disse felter går inn under breområder like innenfor. I terrenget over fløtsene ligger tjern, som året rundt skaffer ferskvann til anleggene og som derfor sannsynligvis får en vesentlig del av sin tilførsel fra dypet langs tektoniske svakhetsplan — (forkastninger). Dr. Orvin be-

retter også om trykkvann i et av borhullene i Vestre Centerfelt.

Ved gruvedriften i Kings Bay har en tidligere møtt katastrofale vanninnbrudd i felter som m.h.t. vannfare er mindre suspekte enn disse vestlige felter. Det blir derfor tvilsomt om, eller i hvilken grad, ellers brytverdige fløts her kan avbygges.

Sikkerhet.

I selskapets henvendelse av 20. oktober d. å. nevnes for første gang den sprengningsmetode, der er tenkt anvendt og som den økonomiske vurdering skal hvile på.

Her siteres av henvendelsens side 4:

«Driftskalkylen er basert på at driften foregår med skrapestrosser og faststuffskyting. Dette system har vært anvendt tidligere og må anses som det system som passer best for de lokale gruveforhold.»

Det tør være kjent, at skyting på fast stuff i kullgruver med gass er en tvilsom operasjon. Forholdet belyses ved det omfangsrige rapportmateriale vedrørende senere års ulykker i gruvene på Svalbard, hvorfra siteres:

1) G. Hoyle, B.A., H.M.District Inspector of Mines:

Report on the Causes and Circumstances of the Explosion which occurred in Ester III Mine, Spitzbergen on the 4th December 1948. Side 22: Shotfiring:

«The question, of course, is closely bound up with the method of work, but I must say at once that the method of firing shots «on the solid» i.e. without the coal being holed, is one that it is particularly dangerous where gas is present and there is evidence that gas was present on many occasions in the raises and levels.»

Side 27: Method of work:

«It is not practicable to work the Ester seam without driving some narrow places but in view of the dangers associated with the possible presence of gas in these places, the method of firing «on the solid» should be abandoned as soon as possible ...»

2) St. meld. nr. 72, 1953: Om gruveulykker på Svalbard, G. Hoyles tilleggsrapport vedr. eksplosjonene i Ester V-gruven 7. januar 1952. Følgende sitat står i sperret trykk side 54:

«I England ville det blitt forbudt å skyte i fast stuff i en gruve der gass forekommer så ofte som i denne gruve.»

Videre siteres av Statens Arbeidstilsyn Direktoratet, august 1952: Utkast til sikkerhetsforskrifter for kullgruver på Svalbard, side 13, pkt. 53:

«Skyting i fast kullstuff skal være forbudt, men bergmesteren kan gi dispensasjon fra denne bestemmelse om han finner det nødvendig og farefritt.»

I Industridepartementets brev av 21. mars 1953 til Kings Bay, til hvilket selskapets henvendelse av 20. oktober d. å. må betraktes som svar, gir departementet tydelig til kjenne sin oppmerksomhet til denne siden av saken. Av departementets brev gjengis etter St. prp. nr. 1, Tillegg nr. 15 av 3. juni d. å. følgende:

«Gi et opplegg med beregninger og kalkyler for en mer langsiktig drift av slik størrelsesorden som styret finner rasjonell, avsetningsmulighetene tatt i betraktning. Under dette alternativ bør spesielt vises oppmerksomhet til spørsmålet om hvorvidt det ville være mulig innenfor en økonomisk overkommelig ramme å treffe slike tiltak, som kan gi en rimelig sikkerhet for at ulykker under grubedriften kan forhindres.»

Der gis i henvendelsen av 20. oktober ingen

begrunnelse for at faststufsskyting nå er betryggende. Forhold av sikkerhetsmessig art omtales i det hele tatt ikke.

Norsk sakkyndighet.

Den uttrykte oppfatning i henvendelsen av 20. oktober at

«man her i landet vanskelig kan finne en kullgruveingeniør som vil kunne påta seg dette arbeid», blir fremsatt uten begrunnelse og tilsvarende ikke realiteten. Her i landet finnes nå et flertall bergingeniører i aktiv alder, med praksis fra kullgruve drift, erfaring i teknisk-økonomisk planlegging, prosjekteringsteknikk og vurdering av forekomster. Ved tilknytning av en eller flere av disse folk vil selskapet kunne få den bistand en behøver.

Konklusjon.

Der foreligger ikke det nødvendige materiale for å vurdere om gruvefeltet kan, eller i hvilken grad det kan, gi basis for sikker og økonomisk gruve drift.

Egnede tiltak for å klargjøre dette bør gjennomføres før spørsmål om nyinvestering avgjøres.

Der bør snarest tilknyttes norsk sakkyndighet for vurdering og medvirkning i pågående arbeide.

Vedlegg 3.

Brev av 20. desember 1955 fra styrets formann O. Engstrøm til Industridepartementet, vedrørende særuttalelse fra styrets medlem Arne Hofseth.

Styrets medlem Hofseth har i særuttalelse av 5. november 1955 fremkommet med en del bemerkninger vedrørende styreflertallets henvendelse av 20. oktober 1955 om investering for nyanlegg i Ny Ålesund.

Styrets flertall finner at det for flere punkter i særuttalelsen er grunn til korrigering og imøtegåelse. Vi skal ta for oss de enkelte punkter i den rekkefølge de forekommer i særuttalelsen.

Saksbehandlingen.

Vi skal her bare bemerke at Hofseths særuttalelse, slik den ble sitert i brev av 20. oktober 1955 til Industridepartementet, ble opptatt over telefon og at de påpekte feil må skyldes dette forhold. Særuttalelsen ble beklageligvis ikke konferert med det senere innkomne brevtelegram om samme.

Styret avholdt et møte den 18. oktober 1955 og et nytt møte den etterfølgende dag. Styrets medlem Hofseth måtte reise tilbake til Trondheim, og hans forslag om norsk kullsakkyndig ble først mottatt umiddelbart før møtets begynnelse neste dag. Da man av hensyn til den knappe tid som stod til disposisjon for et par medlemmer, ikke kunne komme nærmere inn på forslaget om norsk kullsakkyndig, ble dette spørsmål utsatt, inntil man fikk se om den engelske kullgruvesakkyndige, Mr. Hoyle, hadde anledning til å påta seg oppdraget.

Kullreserver.

Styreflertallet sier i sin henvendelse til departementet at det er blitt i tvil om hvilke kullreserver man kan regne med, og at man derfor har funnet det riktig å la de foretatte

beregninger etterprøves. Materialet har vært forelagt den engelske kullgruve-ingeniør Mr. Hoyle. Denne har på grunnlag av beregninger, foretatt av en engelsk sakkyndig, kommet til at det er en kullreserve på 8,75 mill. tonn i Kings Bay, idet han ikke har tatt noe med fra Advokatfløtsen.

Mr. Hoyles rapport av 24. november 1955 følger vedlagt i norsk oversettelse. Enn videre er lagt ved det materiale som er utarbeidet av den engelske kullberegner, og som Mr. Hoyle har gjort bruk av.

Etter de opplysninger man har fått, viser det seg at det er i Kings Bay-feltet, for de aktuelle områder, foretatt et langt større antall undersøkelser enn hva er vanlig i England selv ved vanskelige kullfelter. Såvel Mr. Hoyle som hans medarbeidere i denne sak uttalte at det forelå et tilstrekkelig antall undersøkelser til å kunne foreta beregninger av kullreservene i Kings Bay.

Anlegg.

I særuttalelsen anføres:

«I selskapets brev av 26. mai d. å. til Industridepartementet er samlede anleggskostnader anført til 13 mill. kroner. I henvendelse av 20. oktober er beløpet oppført med 20 mill. kroner. Som bilag for den tidligere kalkyle er gitt sammenlignende oppstillinger, på den ene side av selskapets direktør Boger — på den andre side av styremedlemmene direktør Sherdahl og bergmester Merckoll (forrige styre). Oppstillingen vil gi inntrykk av omhyggelig vurdering. Noen tilsvarende detaljering over det senere overslag til 20 mill. kroner har ikke vært fremlagt.»

I selskapets skrivelse av 26. mai 1955 til Industridepartementet er overslaget kalt «Orienterende kostnadsoverslag» over påtenkte nyanlegg, og det er også av departementet oppfattet som et orienterende overslag, idet departementet i sine kommentarer til selskapets skrivelse anfører (4. avsnitt s. 8 St. prp. nr. 1, Tillegg nr. 15):

«Planen trenger imidlertid på enkelte punkter en videre bearbeidelse likesom det ikke foreligger faste tilbud for alle anleggsomkostninger.»

I særuttalelsen anføres videre:

«Mens totalsummen i løpet av 5 måneder er steget med ca. 7 mill. kroner eller vel 50 pst., er kostnader til transport, lagring, rensing og lasting høynet fra 3,5 mill. kroner til 7,5 mill. kroner. De idemessige anleggsbeskrivelser angir ingen endringer, som skulle gi grunn til slik flukt i kalkylene. Selskapets ledelse angir innløpne tilbud som årsak.»

De økede anleggskostnader ble behandlet på styremøte den 29. september 1955, og vi gjengir fra styreprotokollen derom:

«Det var innkommet flere tilbud siden forrige styremøte. Disse viste for enkelte posters vedkommende en betraktelig økning på over 3 mill. kroner. En utarbeidet oversikt over økningene viste en økning på ca. 5 mill. kroner i tillegg til det tidligere utarbeidede overslag på 15 mill. kroner. Da det for en del posters vedkommende, hvorover det ennå ikke foreligger fullstendige tilbud også må regnes med en del økning i forhold til det tidligere anslåtte beløp, besluttet styret at det i henvendelse til departementet skulle regnes med en samlet utgift på 20 mill. kroner.»

Hofseth var ikke til stede på dette møte, men han har fått tilsendt kopi av styreprotokollen og skulle således være orientert om grunnen til økningen fra 15 mill. kroner til 20 mill. kroner.

Styrets flertall har i sitt forslag gått ut fra de innkomne tilbud, og for enkelte poster, hvor det ennå ikke foreligger tilbud, har man måttet benytte anslåtte beløp. Arbeidsutgiftene er satt opp etter erfaring fra arbeider på Spitsbergen. Å komme nærmere det endelige totalbeløp enn det man er kommet, er neppe mulig. Overslag og oppstillinger har vært tilstilt de enkelte medlemmer. Tilbud som på grunn av sin størrelse ikke har vært mulig å skrive av, har ligget til gjennomsyn.

Med hensyn til transporten av kullene fra gruva til renseverket er det av styreflertallet foreslått konvoy (belte). Denne transportmetode er den vanlige ved kullgruvene ute i Europa for transport av kull i dagen. Nye anlegg planlegges med beltetransport, og ved gamle gruver foretas omlegging til samme. For Spitsbergen teller det meget at belte-transport krever det absolutte minimum av betjening, og det betyr meget på et sted hvor årslønn og andre ytelser ligger så høyt.

Driftsforhold.

Styreflertallets plan går ut på avbygging av reservene i Østre Centerfelt. (Kullreservene der er av Mr. Hoyle angitt til 1,5 mill. tonn.) Gruveområdet er der i mange år og med store omkostninger holdt intakt nettopp med henblikk på å få dette område tømt først. Det synes i alle tilfelle å være kull for flere års drift i dette område. Da man har god tid på seg til planlegging av drift i de andre felter, er det ingen grunn til nå å søke fremtvinget detaljplaner for driften i disse felter.

Med hensyn til vannforholdene i de vestlige felter har man forelagt det spørsmål for herrene Hoel og Liestøl, hvorav Hoel som er

Vedlegg

geolog, har særlig godt kjennskap til forholdene på Spitsbergen. Liestøl, som er glasiolog, har også utført arbeider der oppe. Konklusjonen i uttalelsen, som er lagt ved, er:

«En fare for øket vanntilslig i de ovennevnte deler av gruveområdet kan jeg derfor ikke skjøne kan foreligge. Liestøl er av samme oppfatning.»

I særuttalelsen er det uttalt at i Kings Bay har en tidligere møtt katastrofale vanninnbrudd, som med hensyn til vannfare er mindre suspekte enn disse felter.

Det vanninnbrudd som i sin tid forekom i Kings Bay, hadde sin helt naturlige årsak og skyldtes gjennombryting til et vannfylt gruverom, som var utdrevet tidligere. Det foreligger ingen begrunnelse for å anta at det skal være ukjente, underjordiske, vannfylte lommer i Vestfeltet, hvorfra vanninnbrudd kan få katastrofale følger. Vanninnbrudd med samme årsaksforhold som i Kings Bay kan forekomme i mange gruver og må ansees som meget sjeldne foreteelser.

Sikkerhet.

I særuttalelsen uttales det:

«Det tør være kjent, at skyting på fast stuff i kullgruver med gass er en tvilsom operasjon»,

og i denne forbindelse siteres Mr. Hoyle. Det fremgår imidlertid av Hoyle's rapport, at man skriver om stigorter og feltorter («raises and levels»), og for disse arbeidssteders vedkommende har det etter ulykken i 1953 vært anvendt kuttmaskiner i våre gruver.

Når det gjelder strössene, så anbefaler Mr. Hoyle at det bør forsøkes «compressed air picks» for kullbrytingen, eller alternativt: «If the seams were not too thick, the holing machines could be used» (s. 30 i Hoyle's rapport). I »Summary of chief recommendations» på s. 33 sier Mr. Hoyle under punkt 6:

«The use of herding or shortcut machines for the levels and raises should be very seriously considered.»

Mr. Hoyle anbefaler altså kutting i feltorter og stigorter, men for strössenes vedkommende kun hvis kullgangen ikke er for stor. Som bekjent er kullmektheten temmelig stor i Kings Bay-gruvene.

I særuttalelsen er også sitert (s. 6) fra Statens Arbeidstilsyn august 1952: Utkast til sikkerhetsforskrifter for kullgruvene på Svalbard s. 13, punkt 53:

«Skyting i fast kullstuff skal være forbudt, men bergmesteren kan gi dispensasjon fra denne bestemmelse, om han finner det nødvendig og farefritt.»

I utkast nr. 4, oktober 1955, er imidlertid foran siterte bestemmelse ikke tatt med, og utkastet inneholder ikke noe forslag om at underkutting skal være påbudt.

I «Safety in Coal Mines», utgitt i 1955 av International Labour Office, Geneve, hvori er inntatt gjeldende lovbestemmelser for de forskjellige land, forekommer heller ikke noen bestemmelse om at det skal foretas kutting i gassfarlige kullgruver.

Videre skal vi nevne at Bureau of Mines i USA for en tid tilbake har foretatt eksperimenter angående virkning av faststuffskyting og skyting i underkuttet stuff under tilstedeværelse av eksplosjonsfarlig gassblanding. Vi har fått oss tilsendt en uttalelse av 1. ds. fra Bureau of Mines, hvorfra siteres:

«The study showed that other conditions being equal blasting in undercut faces produced gas ignitions somewhat more readily than blasting in solid coal.

The practice of blasting off the solid has been generally regarded as more hazardous, due to greater probability of blown-out shots. However, in these experiments and in other underground research with explosives by the Bureau it has been found that when permissible explosives are properly loaded, stemmed and fired, no ignitions of gas or coal dust are produced by blown-out or blown-through shots during blasting in undercut or in solid faces.»

Som det vil fremgå av ovennevnte sitater, er resultatet av Bureau of Mines undersøkelser ikke i overensstemmelse med det i særuttalelsen anførte, at «Det tør være kjent at skyting på faststuff i kullgruver med gass er en tvilsom operasjon».

Forannevnte brev av 1. desember 1955 fra Bureau of Mines, oversatt til norsk, vedlegges.

Styrets flertall har hele tiden hatt sikkerheten for øye under sitt arbeid, og det vil selvfølgelig ikke fremme noe forslag eller anvende driftsmetoder som ikke er mest mulig betryggende.

Norsk sakkyndighet.

Styrets flertall er av den oppfatning at kullgruveeksperter av samme format som dem man kan finne ute i Europas store kullproduserende land, det har man av naturlige årsaker ikke her i landet. Selv om vi har berg-

ingeniører med noen få års praksis som produksjonsingeniører ved de to norske kullgruver på Spitsbergen, er det ennå langt igjen til de kan komme på samme nivå som f. eks. engelske kullgruveingeniører med spesialutdannelse i dette fag på skolen og senere har all sin praksis i kullgruver.

Når det gjelder beregning av kullreserver, har vi nok dessverre her i landet ingen med praksis av betydning på dette område. I f. eks. England har man spesialister på dette område og med meget lang erfaring.

Når det som i tilfelle med Kings Bay er spørsmål om å bestå eller ikke bestå, ser styrets flertall ingen begrunnelse for ikke å benytte de beste folk man kan få.

Konklusjon.

Hofseth trekker den konklusjon, at det ikke foreligger det nødvendige materiale for å vurdere om gruvefeltet kan, eller i hvilken grad det kan, gi basis for sikker og økonomisk gruvedrift.

Som det vil fremgå av foranstående, er styrets flertall av motsatt oppfatning, uten at man her finner det nødvendig å begrunne dette på ny.

Så snart det måtte bli besluttet å gå til investering, og selskapet får midler til disposisjon, vil man selvsagt søke å få knyttet til selskapet den nødvendige sakkyndige bistand, for å få realisert utbyggingen på den mest hensiktsmessige måte.

Vedlegg 4.

Brev av 18. april 1956 fra ingeniør A. A. Sandaker til Kings Bay Kull Comp. A/S angående nyanlegg for gjenopptagelse av driften ved Ny Alesund.

Av Deres direktør Boger er jeg blitt anmodet om å uttale min mening om de antydede forslag til nyanlegg, og da spesielt transportsystemet.

Arsaken til at jeg er blitt spurt — går jeg ut fra — er delvis den at jeg tidligere har bearbeidet prosjekter for Kings Bay Kull Comp., og dessuten at jeg i mange år har arbeidet med prosjekter for kullgruver såvel i U.S.A. og Canada som i Russland og Sibir.

Dessverre er jeg så belastet med annet arbeid at jeg ikke har anledning til å ofre den tid som er nødvendig for å bearbeide denne sak så grundig som den burde ha krav på.

For Deres orientering nevnes at jeg først kom i kontakt med Kings Bay Kull Comp. allerede en gang mellom 1925 og 1930, da jeg tilfeldigvis traff direktør Slåtto som besøkte Roberts & Schaefer Comp. i Chicago, hvor jeg den gang arbeidet med «Coal Cleaning».

Etter anmodning fra direktør Slåtto begynte jeg høsten 1945 og fortsatte i 1946—47, å utarbeide prosjekter for modernisering av anleggene ved Ny Alesund.

Enkelte av disse forslag var forholdsvis grundig gjennomarbeidet og kalkylene var basert på faktiske konstruksjonstegninger og innhentede priser og tilbud. Blant annet hadde jeg utarbeidet et komplett forslag basert på anvendelse av batterilokomotiv med automatisk selvtømmende «Sandford Day» vogner for transport av kullene fra sjakten ned til området syd for kraftstasjonen.

Transportbanen med 90 cm (36") sporvidde var tenkt overbygget med trekonstruksjon;

alternativt kunne man, i henhold til forslaget anvende vanlige gruvevogner med roterende tipp. Tippen med silo og utkjøringsbro for sporet var, som nevnt, tenkt anbrakt syd for kraftstasjonen.

Fra tippen skulle kullene føres på en overbygget transportør fram til et renseanlegg nord for tippen og sydøst for kraftstasjonen.

Med mekanisk renseanlegg mente man den gang tørr metode, da en ikke på det tidspunkt kunne tenke seg en våt metode med «jigs» eller H.M. anvendt ved Kings Bay.

Sammen med direktør Slåtto og disponent Brøgger m. fl. besøkte jeg i september 1946 Ny-Alesund for å studere forholdene på stedet.

Da det var vanskelig å skaffe den nødvendige kapital til et rasjonelt anlegg, for et såvidt tvilsomt prosjekt, hvilket dengang Kings Bay ble karakterisert som, ble det til at man skulle fortsette driften, i det vesentligste, på den gamle måten. Det ble dog hevdet som meget ønskelig å anskaffe et billig og enkelt skeide- og anrikningsanlegg. Det ble da også utarbeidet planer for et håndskeide- og renseanlegg, basert på tørr metode.

Det så ut til å være meget vanskelig å skaffe penger til et moderne anlegg såvel i som utenfor gruven på Kings Bay. Jeg trakk meg derfor i 1947 tilbake fra prosjekteringen, delvis også fordi jeg hadde andre viktige oppgaver, blant annet Aktieselskabet Sydvaranger, som la beslag på min tid.

Før jeg trakk meg tilbake fra prosjekteringen hadde jeg utarbeidet spesifiserte forslag til lagring og ombordbringelse av kullene ved

hjelp av et utstrakt system av remtransportører. Lagerplassen var, av mange hensyn, blant annet, vær- og vindforholdene på stedet, anbragt på den såkalte «Radiohaugen» mellom kraftstasjonen og nåværende kai.

Det videre arbeid med prosjekteringen ble overlatt til Ferd. P. Egeberg, ved direktør Landmark. Med ham hadde jeg senere endel samarbeide.

På en reise i U.S.A. sommeren 1948 oppsøkte jeg mine tidligere arbeidsgivere Roberts & Schaefer Co., samt Allen & Garcia Co. i Chicago. Fra R. & S. Co. fikk jeg senere tilbud på gruvevogner og roterende tipp samt et anlegg for rensning av 60 tonn kull pr. time, ved hjelp av en «Super Airflow Dry Cleaner».

Jeg hadde under mitt arbeide hos R. & S. Co. forbindelse med Birtley Co., Newcastle on Tyne, England, og visste derav at dette firma hadde utarbeidet en «Separator for Dry Cleaning» av kull. Jeg fikk da forårsaket at det ble sendt prøver av Kings Bay kull over til Birtley Co. I september 1948 besøkte jeg dette firma og besiktiget da, blant annet, et anlegg hvor Birtley Counter Flow Separators» var installert. Disse arbeidet meget tilfredsstillende, og jeg fikk Birtley Co. til å sende Kings Bay tilbud på lignende separatorer.

Disse separatorer ble senere bestilt og såvidt jeg vet installert. Det berettes at resultatet var lite tilfredsstillende, men jeg vet ikke årsaken til dette.

Det er, etter min mening, et stort spørsmål om de installerte separatorer har fått en «Fair chance» og at driftsforholdene har vært riktig tilrettelagt. Det kan også være at Kings Bay-kullene egner seg meget dårlig for denne type separatorer.

Det har vært og er fremdeles full enighet om at «Dry Cleaning» er enklere og billigere enn våt vasking og byr på mange fordeler, spesielt under klimatiske forhold som for eks. ved Kings Bay. Videre er det full enighet om at «Dry Cleaning» har mange svakheter, og at en kan oppnå en betydelig mer effektiv rensning og utskilling av aske eller gråberg ved våt vasking; det vil si med «Jigs» eller Heavy Medium».

Den våte metoden vil by på spesielle vanskeligheter under de klimatiske overgangsforhold; det vil si når middeltemperaturen ligger omkring null. En kan da risikere å ha frosne kull som fryser fast i renne og avkjøler pulp og vaskevann for meget. På samme måte kan tinte og fuktige kull fryse fast i renner, transportører og annet utstyr. Videre har man også vanskelighetene med det utstrakte nettverk av rørledninger og ventiler etc. som

kan fryse og forårsake driftsstans og andre vanskeligheter.

Av de mottatte opplysninger ser jeg at det i gruva tenkes anvendt sprengning i fast stoff og skrapning nedover i strossene til transportører (gummi eller stålbelte). Fra disse transportører i tverslagene skal kullene leveres til en transportør (gummi eller stålbelte) som bringer kullene ut i dagen gjennom sjakten Ester I. Denne sjakten har, såvidt jeg vet, en stigning på ca. 25 pst. eller 13—15°. Ventilasjonsluften tenkes ført inn gjennom sjakten III. og IV. og ut gjennom Ester I.

For å hindre isdannelse og frysning av vannledninger etc., er det et spørsmål om ikke ventilasjonsluften må tempereres i den koldeste årstid.

Hele det feltet (østre senterfelt) som det her er tale om, er oppgitt til å holde 1 til 1,5 mill. tonn drivbar kull. Med 60—80 pst. avbygning er det altså 0,75 til 1,2 mill. tonn — si rundt 1 mill. tonn kull som skal tas ut over ovenfor nevnte transportanlegg. Med den oppgitte produksjon på 200 000 tonn pr. år, vil det si at hele feltet vil være totalt tømt i løpet av ca. 5 år.

Innen denne tid må en for å hindre driftsstans eller tap i produksjon, ha oppfaret nye områder hvor en også har behov for transportører.

Selvsagt er transportørene det beste på det rette sted og under de riktige forhold, men jeg er sterkt i tvil om at det er riktig å installere et slikt utstyr for så kort tid og så liten kapasitet som 200 000 tonn pr. år.

For uttransport av kullene kan en vel regne med å ha til rådighet 250 dager a 2 skift = 500 skift a 6 timer eller 3 000 driftstimer pr. år. Dette gir 200 000 : 3 000 = ca. 66 tonn pr. time, hvilket ikke er meget for transportører.

Jeg har mottatt en brosjyre som viser et DEMAG stålbelte, bøyelig i alle retninger. Da jeg aldri har sett et slikt i drift, kan jeg følgelig ikke uttale meg hverken om pris, holdbarhet, driftsutgifter eller vedlikehold etc., men jeg er oppmerksom på at den mottatte brosjyre er reklame, uten faktiske data.

Sikkert er det vel at en må ha spor og vogner både i tverrslag og stoller for transport av tømmer, maskiner og utstyr samt reservedeler og arbeidere. Hvis man skal ha både spor for vogner og transportører ved siden av hverandre, blir tverrslag og stoller så brede og kostbare at mange som har gruver med større kapasitet og lengere levetid enn Ester-Agnes-feltet, har valgt en av delene, nemlig det uundværlige, hvilket er spor og vogner. I enkelte gruver har man forsøkt

transportører, men av meget viktige grunner, gått tilbake til spor og vogner.

Hvis jeg ikke er feil underrettet er «hengen» i det her omtalte felt svak og tvilsom. Er dette tilfelle, bør stoller og tverrslag utføres så smale som mulig, det vil si, ikke bredere enn praktisk nødvendig. Dette for å redusere omkostninger samt fare for ulykker etc.

Dessverre har jeg ikke tid til — på grunnlag av kalkyler og undersøkelser — å bedømme hva som i Deres tilfelle er best. Det skulle dog ikke forbause meg om det riktige for Dem ville være, i allfall foreløpig, å sløyfe transportørene i gruven til fordel for for eks. «Sandford Day» automatisk selv-tømmende vogner. Disse kunne bringe kullene direkte fra slepeskrapen i strossen, såvel som gråberg og kull fra oppfaringene, direkte til tipp.

Hvis det skulle bli spørsmål om å anvende vogner istedenfor transportører i skråsjakten Ester I., måtte det selvsagt anskaffes en tilstrekkelig stor og moderne heisemaskin. Stentippen burde i såfall anbringes direkte utenfor sjaktåpningen.

Enten det velges transportører eller vogner for transport av kullene til sjaktåpningen ved Ester I., er det et åpent spørsmål hvorvidt kullene skal lagres umiddelbart utenfor sjaktåpningen eller om de skal gå direkte til renseriet.

Av hensyn til den framtidige drift i andre sjakter og felter samt av hensyn til avfallstippen og kullforsyning til kraftstasjonen, bør vel renseanlegget ligge i nærheten av eksportkaien og kraftstasjonen. Denne vil få et forholdsvis stort forbruk av kull hvis den skal fyres med vesentlig «Midlings». Kraftstasjonen skal foruten å produsere elektrisk kraft, også forsyne renseanlegget og hele byen med oppvarming og varmt vann.

Hva selve renseanlegget angår, kan det være forskjellige ting å peke på. Såvidt jeg forstår av de prøver og laboratorieforsøk som er foretatt med Kings Bay-kullene hos WEDAG, mener firmaet at det lar seg gjøre å oppnå meget akseptable resultater. Det er mulig at dette er riktig, men jeg tror nok at det vil være en stor betryggelse å få gjort undersøkelser med flere og større prøver, også fra andre felter enn nettopp Ester og Sofie.

For at disse prøver ikke skal være misvisende, men gi et riktig bilde av de faktiske forhold, må prøvene helst være noenlunde «ferske» og være tatt på såvidt stort dyp at kull og bergart ikke er forvitret.

Såvidt jeg forstår regnes det med å lagre kullene direkte utenfor sjaktåpningen, enten det gjelder Ester I. eller framtidige sjakter, for eks. Olsen-Gruva eller andre.

Renseanlegget tenkes drevet kun i sommertiden og på 3 skift med en kapasitet av 100 tonn pr. time; det vil si hvert år ca. 100 driftsdager a 3 skift. I de resterende 265 dager eller ca. 7 a 8 måneder vil renseanlegget ikke være i drift.

Midlings eller mellomproduktet og småkull som er vanskelig å selge og dessuten holder en forholdsvis stor askeprosent, tenkes anvendt i kraftstasjonen. Det må altså skaffes lagerplass for 7 a 8 måneders kullforbruk i nærheten av kraftstasjonen.

Det kan bli noe av et problem og forbundet med adskillige omkostninger å ta igjen de våtvaskede småkull utenfor kraftstasjonen i den kaldeste periode av året, når fordypningen i kullhaugen daglig fylles med drevsno.

Det kan også bli noe av et problem å kjøre renseanlegget hvis kullene etterhvert skal tas fra en lagerhaug utenfor sjaktåpningen, selv om driften skal foregå sommersdag. Kullene som er fuktige når de kommer fra gruven, vil etterhvert som de fylles på lagertippen, anta den samme temperatur som omgivelsene; det vil si fra -20 til -45° en stor del av vinterhalvåret. Kullene vil dessuten bli en god del oppblandet med snø som er frosset til is før de kommer til renseriet. Blannede kull fryser ikke så svært dypt, men de tiner heller ikke så dypt i den forholdsvis kjølige luften man har på Svalbard om våren og forsommeren.

Det er mulig at man med omkostninger og manipulasjoner kan klare å ta igjen kullene på en slik måte at man får minst mulig frosne kull overført til renseriet. Jeg er imidlertid redd for at det må sørges for en eller annen oppvarming av kullene før de går inn i den våte renseprosess.

På WEDAGs tegninger er det av hensyn til driften av kullrenseriet antydning av en utjevnings-silo på ca. 1 000 tonn. Det skulle ikke forbause meg om man vil få store vanskeligheter med å få kullene ut av siloen under slike forhold som ovenfor nevnt. I allfall tror jeg neppe at det vil bli så enkelt som det synes å framgå av WEDAGs forslag og beskrivelse.

Det er i det hele tatt et spørsmål om ikke kullene skulle fraktes direkte fra gruven, hvor de har en temperatur som ligger noe over null, til renseriet og renses etterhvert. På den måten vil dampsentralen få en jevn tilførsel av kull. Renseriets kapasitet kunne alternativt reduseres til halvparten eller kjøres på 1 a 2 skift pr. dag.

De vaskede våte kull ville i såfall føres kontinuerlig til lagerplassen gjennom hele vinterhalvåret. Småkullene ville derved fryse sammen og sannsynligvis bli vanskelig å ta igjen for skipning.

Da kullene skal skipes i sommerhalvåret, mens temperaturen er forholdsvis høy, tror jeg ikke sammenfrysningen vil medføre så veldig store vanskeligheter, selv om det kan bli noen ekstra omkostninger.

En fordel ved å kjøre renseriet hele året i direkte tilslutning til gruvedriften, er også at en i skipningssesongen alltid vil ha skipningsklare kull, selv om man av en eller annen årsak skulle få en lengere stopp på renseriet.

Som De vil se er det, såvidt jeg forstår, ikke opplagt hvorvidt renseriet skal kjøre hele året, eller kun i sommerhalvåret. Dette medfører igjen at en har valget mellom å lagre kullene usortert og urensset i nærheten av sjaktåpningen, eller føre råkullene direkte fra gruva til renseriet og lagre rensede kull fra den ene skipningssesong er slutt til den neste begynner.

Transport av kullene fra sjaktåpningen til renseriet er også avhengig av hvorvidt renseriet skal kjøres hele året eller bare om sommeren, idet man i første tilfelle får en jevn og liten kapasitet fordelt over hele året, mens man i det annet tilfelle får en større kapasitet med transport kun i sommermånedene.

Velger man å anvende transportører i gruve- og skråsjakten, synes det å være mest naturlig å fortsette med en overbygget transportør helt fram til renseriet, forutsatt at dette skal kjøres hele året.

Hvis det i gruve- og sjakten anvendes vogntransport og renseriet kjøres hele året, mener jeg at kullene bør transporteres i samme vogn direkte fra strossen til tippen ved renseriet. Dette for å hindre avkjøling og frysning av kullene samt for å skåne disse mot unødige brekasjer ved omlasting til annet transportmiddel.

I tilfelle kullproduksjonen fra vintermånedene skal lagres umiddelbart utenfor sjaktåpningen Ester I og transporteres til renseriet, som da kjøres kun i sommermånedene, tror jeg det mest hensiktsmessige ville være å anvende biler som lastes ved hjelp av en dampdiesel eller elektrisk lasteskuffe av moderne konstruksjon og med stor kapasitet, slik at bilene ikke blir stående å vente ved lasteskuffen. Transporten fra lagerplassen til renseriet blir i dette tilfelle å sammenligne med den transport som foregår i et hvilket som helst moderne «dagbrudd» (Open pit eller strip mining), hvor det nå praktisk talt utelukkende anvendes lasteskuffer og store lastebiler.

Selv om det, som ovenfor nevnt, forutsettes at kullene kommer fra gruve- fuktige og med en temperatur som ligger over frysepunktet, skulle de, når de tas igjen i sommermånedene, ikke være mere sammenfrosne enn at de for

det aller vesentligste, kan tas igjen med en lasteskuffe med rimelige dimensjoner. Hvorvidt det i enkelte partier vil bli nødvendig å bruke sprengstoff er vanskelig å si, men under enhver omstendighet, tror jeg det vil bli opplastet sammenfrosne klumper av forholdsvis store dimensjoner.

Lagerhaugen utenfor sjaktåpningen vil etter 6—8 måneders drift (100 000—130 000 tonn) bli så stor at man ikke godt kan regne med å laste direkte i en transportør eller til et vognspor, uten at dette må flyttes etter hvert. Nå kan man vanskelig kjøre kullene pr. bil direkte inn i renseriet, hvorfor man må ordne seg med en tipp for bilen, enten ved knuseriet eller i nærheten av lagerplassen utenfor sjaktåpningen. Fra denne tippen føres kullene på et transportbånd direkte til renseriet, men før de overføres til transportøren, må en sørge for nedknusing av de stykker som er for store til å gå på en transportør av rimelig dimensjoner. Denne tippen med knuser bør plasseres i renseriets umiddelbare nærhet. Store kullklumper, sammenfrosne kull- og snø- eller isklumper, må allikevel knuses ned til 3"—5" før de går inn i renseprosessen.

Hvis man mellom skuffen og transportøren til renseriet allikevel må ha et transportmiddel, f. eks. bil eller vogn og en tipp med pålastningsrenne og knuser eller kontrollharpe, blir det svært liten forskjell i transportomkostningene, enten man kjører bilen med kull helt ned til renseriet, eller bort til en tipp i nærheten av sjaktåpningen ved Ester I. Ved å anbringe tippen i nærheten av renseriet, kan den bygges permanent og gjøre samme tjeneste også for den framtidige drift og transport fra andre sjakter enn Ester I.

Etter mitt skjønn bør man — i hvert fall foreløpig — velge lastebiltransport fra lagerplassen utenfor sjakten Ester I til en tipp i nærheten av renseriet. Valg av lastebil-type og størrelse kan diskuteres, men jeg tror at det vil være hensiktsmessig å velge en av de største som anvendes for vanlig veitransport, f. eks. 6—8 tonns last + tilhenger for samme, eller noe større last. På den måten kan de samme lastebiler (om ønskes uten tilhenger) anvendes for hvilken som helst slags transport, f. eks. tømmer, maskineri og utstyr fra verksted og lagerplass til sjaktene både III og IV og hvilken som helst av de framtidige sjakter, forutsatt at vei-, stignings- og snøforhold tillater det.

Slike biler er mere eller mindre standard utstyr som kan kjøpes så å si direkte fra lager eller fabrikk. Slik som forholdene ligger an på stedet er det fast grunn og man kan kjøre med bil praktisk talt hvor som helst. I vintermånedene vil man på strekningen Ester I ned-

over mot tippen i nærheten av renseriet, ha forholdsvis små eller ingen snøhindringer. Etter hva jeg har fått opplyst blåser snøen vekk, slik at dette parti om vinteren praktisk talt er snøbart.

En annen fordel ved å velge biltransport er at De ikke behøver å bygge en transportør som må være overbygget og mere eller mindre permanent utført. En slik transportør vil også bli en hindring for framkomst i terrenget. Det samme vil — til en viss grad — være tilfelle med et jernbanespor, men det kan man lettere krysse med bil etc., så å si hvor som helst eller på dertil bestemte og hensiktsmessige steder.

Mellom renseriet og eksportkaien må skaffes plass for en viss mengde kull lagret i forskjellige sorter eller kornstørrelser. Lagerplassens størrelse avhenger av hvorvidt renseriet skal kjøres hele året eller kun i sommermånedene og da vesentlig i den tid skipningen foregår. I siste tilfelle blir lagret kun å betrakte som en utjevning mellom de forskjellige båtens anløp.

Hvis renseriet kun skal kjøres om sommeren må det skaffes en forholdsvis stor lagerplass i dampsentralens umiddelbare nærhet.

Hvordan lagerplassene for store, middels og småkull samt for midlings og småkull blannet til dampsentralen, skal utformes og arrangeres i forhold til hverandre, er et rent konstruktivt spørsmål som det vil føre for langt å behandle her.

Rent generelt vil jeg nevne at en sannsynligvis må regne med sammenfrysning av såvel de grove som mellomstore kull og midlings for ikke å nevne småkull, iallfall i overgangstiden vår og høst, selv om renseriet kun kjøres i sommerhalvåret. Noe verre vil sammenfrysningen selvsagt bli hvis man skal lagre vaskede kull fra renseriet vinteren over.

Jeg tror derfor at man gjør riktig i å regne med at man også ved lagerplassen må gjøre bruk av enten en forholdsvis stor slepeskrape, griperkran eller lasteskuffe. En stor og tung griperkran vil kunne ta igjen kullene uten at det anvendes sprengstoff, selv om kullene er forholdsvis fast sammenfrosset.

Det skal i hvert fall ikke bli lett å bygge kullagre ved dampsentralen og mellom renseriet og eksportkaien, slik at en uten vanskelighet kan overføre kullene direkte og uten mellomledd fra lager til transportørsystemet som fører kullene over eksportkaien til skipsrommet.

Hva lastearrangementet og eksportkaien angår, har jeg mottatt en tegning datert 20. mars 1956. Så vidt jeg forstår tegningen tenkes båten lagt fritt ute på sjøen, fortøyet til flytende bøyer og land med fortøyninger

som er 150—200 meter lange. Her skal båten ligge i vær og vind, utsatt for de forskjellige strømforhold, isgang og bølgeslag, mens den lastes fra en bom eller utligger som — så vidt jeg kan se av tegningen — er antydnet ca. 60 meter lang. Det forlanges at bommen eller utliggeren skal være svingbar for å unngå forhaling av båten. Dessuten må vel bommen også utføres hev- og senkbar.

Transportøren på bommen eller utliggeren må kles inn (helst med innkledd gangbane på begge sider) for å hindre at såvel transportremmen som kullene blåser av rullene. Dette vil medføre et urimelig stort vindfang og tilsvarende belastning på svingmaskineriet.

Det er selvsagt ikke umulig å utføre en slik lastebom, hvis man ikke tar hensyn til omkostningene. Man må da for montasje, vedlikehold og reparasjon av en slik lastebom eller utligger ha noe å legge den fra seg på, enten en kai eller lignende.

Ved lasting av båtene forlanges det ikke bare at man skal treffe lukene, men man skal også unngå å komme bort i og beskadige båtens rigg og overbygning. Videre bør godset, i dette tilfelle kull, leveres i lukene slik at trimming og slagside unngås mest mulig. Med det antydende arrangement kan jeg ikke innse hvordan alle disse krav kan oppfylles.

Jeg er på det rene med at slike lastebommer kan utføres, og har selv konstruert sådanne for de såkalte «Self unloading ships» som anvendes på «The great lakes» for transport av såvel kull og koks som sand, grus, pukkstein og malm etc. Her er bommen eller utliggeren både hev- og senkbar samt svingbar i 130—210°. Bommen er festet til en svingskive eller såkalt «turntable» med «A-frame».

Under montasje, reparasjon og vedlikehold samt under skipets gang i sjøen, ligger bommen parkert langs båten over lukene. Når bommen er i drift løftes den opp og svinges ut til siden. Den leverer da godset til hauger eller siloer på land, eventuelt også til lektre eller andre båter. Båter med den slags lastebommer eller utligger anvendes vesentlig der hvor man ikke har losseutstyr på land.

Jeg er ikke tilstrekkelig kjent med forholdene på stedet til å avgjøre hvorvidt det er mulig å bygge en kai, men jeg vil karakterisere det som ytterst vidløftig å basere lasting av 5—10 mill. tonn kull på en såvidt tvilsom historie som ovenfor beskrevne lastearrangement.

Hvis det virkelig er så meget drivverdig kull i Kings Bays felter som det framgår av de mottatte oppgaver, må en — etter mitt skjønn — skaffe seg en permanent eksport-

kai med lasteutstyr som er noe bedre og står for saklig kritikk.

Jeg har videre mottatt en tegning nr. K.B.K. 10, datert 3. januar 1955 som viser «Beltetransport, lager og skipning for Kings Bay Kull Comp. A/S». På denne tegningen er det antydnet en kai ut for Nesset, vest for nåværende «Gamle kaianlegg» og nordvest for kraftstasjonen.

Som tidligere nevnt er jeg ikke kjent med grunn- og dybdeforhold på stedet, men jeg går ut fra at disse er som tegningen viser. Foruten den antydte kai er det også på tegningen vist Duc de Alber til anlegg og fortoyning av båtene.

Hvis forholdene på stedet er slik som antydnet, anser jeg dette forslag til kai- og lastearrangement, i prinsippet, både praktisk og virkelig gjennomførlig. Det kan selvsagt diskuteres hvordan det skal utføres i detalj.

Det er stadig blitt framholdt at det er meget vanskelig å få en kai så solid at den motstår isskruinger og spesielt «kalvinger» fra breen innerst i Kongsfjorden. Det er dog et faktum at den nåværende eller «Gamle-kaien» har stått i snart 40 år eller mere, selv om den ikke synes å være så ekstra solid utført. Årsaken til at den ikke er blitt ødelagt av isen, er muligens at den konstruktivt må betraktes som et unikum.

Fra sjaktene III og IV er det antydnet en vannledning til dampsentralen. For å anvende dette vannet både til dampkjelene, varmeanlegget og varmt vann, må det renses eller gjøres anvendbart for ovenfor nevnte formål. Selv om dette — mot formodning — ikke byr på så store vanskeligheter vil man dog på grunn av frost eller midlertidig stopp på pumpene i gruen, være svært avhengig av denne vannførsel.

I det hele tatt tror jeg at det antydte og utstrakte rørledningssystem vil medføre både vanskeligheter og omkostninger, større enn det muligens er regnet med.

Det er nå bevilget penger til et moderne og forsvarlig gruveanlegg ved Ny Alesund.

Det er videre besluttet at driften skal gjenopptas så snart som mulig. Dette til tross for advarsler fra en slik ekspert på gruve-driftens område som professor Hofseth og videre til tross for at direktør Slåtto med sin spesial-kjennskap til gruve-driften og andre forhold på Kings Bay, ikke ønsker å ha noe mere med saken å gjøre.

Delvis på grunn av manglende kjennskap til meget viktige faktorer og delvis på grunn av de ekstraordinære gruve-, klimatiske- og transporttekniske forhold, er Kings Bay alt annet enn et enkelt prosjekt. Hvis en skal forsøke å løse oppgaven på forretningsmessig forsvarlig måte, vil jeg si at dette prosjekt er et av de vanskeligste gruveforetagender jeg har vært borte i.

Under forutsetning av at De ønsker et forslag, må konklusjonen på denne utredning bli følgende:

- 1) Sørg for en første-klasses og driftssikker ventilasjon med muligheter for temperering av luften i den koldeste årstid.
- 2) Velg, iallfall foreløpig, en elastisk løsning av transportproblemene.
- 3) Bruk foreløpig tid og arbeidskraft på oppbygging av hus, dampsentral samt oppføring av gruen, hvis forsering er nødvendig.
- 4) Hvis overhodet mulig, forsøk å unngå våtvasking av finkullene.
- 5) Utsett bygning av permanente transport-, rense-, lager- og lasteanlegg så lenge at det blir rimelig tid til prosjektering og vurdering av de meget viktige problemer i denne forbindelse.

Hvis det skal tas ut 5—10 mill. tonn kull og ca. 200 tonn pr. år, vil anlegget ha en levetid på minst 20—50 år, hvilket betyr at anlegg og utstyr ikke på noen måte kan betraktes som provisorisk, men i høy grad permanent.

Det er altså all grunn til å ta den tid som er nødvendig for, om mulig, derved å få et hensiktsmessig anlegg.

Vedlegg 5.**Industridepartementets brev av 3. desember 1962 til industriministeren.**

Sakens ordfører, stortingsmann Berntsen, ba 28. f.m. om en orientering om de følger som gruveulykken 5. november d.å. kan få for driften i Ny Ålesund og for de planer som før er forelagt Stortinget, se St. meld. nr. 90 for 1961—62, Innst. S. nr. 271 for 1961—62 og St.forh. 26. juni d.å.

Ulykken innvirker ikke på forslaget i St. prp. nr. 1 om 3,5 mill. kroner for 1963, som gjelder underskudd for regnskapsåret 1961—62.

Selskapet tok før ulykken sikte på å produsere ca. 200 000 tonn råkull i sesongen 1962—63, jfr. også komitéens uttalelser i Innst. S. nr. 271. I dette blir det en vesentlig endring for 1962—63 uansett hvilket standpunkt man måtte ta til fortsatt drift.

Selskapets produksjonsdrift foregikk i Østre senterfelt, hvor ulykken inntraff. Det gjenstod her ca. 500 000 tonn oppfarte kull, tilsvarende 350 000 tonn skipningskull. Planen var å ta ut disse kull i løpet av 3—4 år samtidig som hoveddriften etter hvert ble overført til Vestre senterfelt, hvor oppfaringssarbeider pågår.

Etter ulykken, som skyldtes en gasseksplosjon i en av strossene i Østre senterfelt, ble all drift innstillet her. Man stod like foran siste skipsmulighet fra Ny Ålesund, stigende isvanskeligheter truet med avsperring for vinteren og det måtte hurtig treffes avgjørelse om hvorvidt driften skulle helt nedlegges for vinteren og folkene hjemsendes.

Selskapets ledelse i Ny Ålesund mente at det ut fra sikkerhetsmessige hensyn var fullt forsvarlig å fortsette arbeidet i Vestre senterfelt, hvor forholdene anses vesentlig forskjellige fra Østre felt, og at alternativet til dette var full nedleggelse av driften og hjemsendelse av alle unntatt mannskap til vakt- og vedlikehold.

På grunnlag av uttalelse fra sakkyndige både i og utenfor den nedsatte undersøkelseskommisjonen — og under forutsetning av at fungerende bergmester for Svalbard overvintrer i Ny Ålesund, var regjeringen enig i at

oppfaringen i Vestre senterfelt fortsetter i vinterhalvåret etter de planer som var lagt opp. Man ba selskapet om at det innskjerpes at det må vises den største grad av forsiktighet, og meddelte at regjeringen senere vil ta endelig standpunkt til spørsmålet om fortsatt gruvedrift i Ny Ålesund.

Etter dette ble 102 av arbeiderne tilbake i Ny Ålesund, 77 reiste. Ikke alle som meldte seg på for fortsatt arbeid kunne skaffes plass.

Det kan vanskelig nå sies noe sikkert om hvor stor produksjon av kull selskapet kan få for sesongen 1962—63. Det er avhengig av den videre oppfaring, hvor stor del av brukbart utstyr og materiell kan reddes og av mannskapsstyrken til våren. Rent skjønsmessig er antydning et skipningskvantum på mellom 40 000 og 70 000 tonn. Det økonomiske tap på grunn av driftsstans og redusert produksjon er av selskapet anslagsvis anslått til ca. 3 mill. kroner. Det direkte økonomiske tap ved skaden på materiell og utstyr anslås til 2—3 mill. kroner, men en håper at det senere kan reddes materiell for ca. 1 mill. kroner. Rent skjønsmessig kan det tap som selskapet er påført ved direkte skader og produksjonstap foreløpig anslås til 5—6 mill. kroner.

Selskapet mener det skulle være mulig allerede for sesongen 1963—64 å komme langt opp mot full produksjon, ca. 200 000 tonn. Dette forutsetter imidlertid at arbeidet kan føres videre uten forsinkelse med sikte på fortsatt produksjonsdrift.

Departementet vil be selskapet om snarest å legge frem en nærmere redegjørelse for selskapets stilling og de nødvendige kalkyler for en fortsatt virksomhet, eventuelt for nedleggelse.

Foreløpig avventer man også behandlingen av rapporten fra den foreløpige undersøkelseskommisjonen, som nå er sendt Kommunaldepartementet.

En vedlegger et avtrykk av rapporten uten bilag.

Sluttrapport av 10. august 1963 fra sakkyndig utvalg for Vestre Senterfelt i Ny Alesund.

Ved telegram av 24. mai 1963 fra Bergverkskontoret, Industridepartementet var det blitt gitt følgende oppdrag:

Gjennomføring av en undersøkelse av de sikkerhetsmessige forhold i Vestre Senterfelt og fremleggelse av eventuelle forslag med hensyn til påkrevde tiltak til sikkerhetsbestemmelsernes §§ 8 og 116.

Den 7. juni 1963 hadde herrene

1. Driftsingeniør Ivar Berge, formann,
 2. Fungerende bergmester Gunnar Mikalsen,
 3. Erster Bergrat a. D. Karl Røsgen,
- avgitt en rapport om dette. Denne følger vedlagt som Rapport 1.

Den 5. august 1963 hadde professor dr. W. Maas likeledes fremlagt en rapport. Denne vedlegges som Rapport 2.

Den 10. august 1963 fant det sted en avsluttende konferanse mellom de fire nevnte herrer i Oslo. Ved denne konferanse ble innholdet av de to rapporter enstemmig godkjent av samtlige deltagere.

Utover dette anså konferansedeltagerne det for nødvendig, som en sammenfatning av de konstateringer og overveielser som er gjengitt i deres rapporter å henvise på følgende sikkerhetsmessige mangler i Vestre Senterfelt i Ny Alesund:

Sikkerhetsmessige mangler.

- 1) *Vanskeligheter med personellet, nemlig:*
 - a) utilstrekkelig belegg innen driftsledelsen,
 - b) utilstrekkelig antall og utilfredsstillende utdannelsesnivå hos stigerne,
 - c) mangel på kvalifiserte kullgruvearbeidere,
— for så vidt henvises til Rapport 1, avsnitt 2. 3 og 4. 4 samt Rapport 2, avsnitt 1. 5. —
- 2) *Utilstrekkelig driftsovervåking gjennom Bergmester i vinterhalvåret*
— for så vidt henvises til Rapport 1, avsnitt 4. 4, siste ledd. —
- 3) *Utilstrekkelig sikkerhet i ortene, nemlig ved*
 - a) meget dårlige hengforhold og utilstrekkelig forbygning
— for så vidt henvises til Rapport 1, avsnitt 2. 1. 2, 2. 2. 3 og 4. 2, samt Rapport 2, avsnitt 1. 3. 3. —
 - b) utilstrekkelig tverrsnitt
— for så vidt henvises til Rapport 1, avsnitt 2. 2. 5.

- 4) *Mangel på en brukbar og sikker avbyggingsmetode, nemlig ved*
 - a) meget dårlige hengforhold og utilstrekkelig forbygningsmetode
— for så vidt henvises til Rapport 1, avsnitt 2. 1. 2, 2. 2. 2 og 4. 2. —
 - b) utilstrekkelig beherskelse av avgasningen
— for så vidt henvises til Rapport 1, avsnitt 4. 3. 1 samt Rapport 2, avsnitt 1. 3. 2. —
- 5) *Utilstrekkelig sikring mot at det oppstår gruvegassanntenninger og åpne branner og i bekjempelsen av disse, nemlig ved*
 - a) elektriske apparater
— for så vidt henvises til Rapport 2, avsnitt 1. 4. 3. —
 - b) sprengningsarbeide
— for så vidt henvises til Rapport 1, avsnitt 4. 3. 2, del g. —
 - c) åpne branner
— for så vidt henvises til Rapport 1, avsnitt 4. 3. 2, del d og Rapport 2, avsnitt 1. 4. 4. —
 - d) utilstrekkelig eksplosjonsinndemming
— for så vidt henvises til Rapport 1, avsnitt 2. 2. 5, siste ledd og 4. 3. 3.

Konferansedeltagerne anså det for nødvendig å foreslå følgende forholdsregler til en forbedring av den sikkerhetsmessige tilstand ved omhandlende gruve:

Sikkerhetsmessige forslag.

- I. Forsterkning og forbedring av personellet, og herved måtte det vies særlig oppmerksomhet til en intensiv skolering og — for utdanning av spesialister i overvåking — til den felles ledelse av denne og den andre norske kullgruve på Spitsbergen.
- II. Forbedring av tilstanden i ortene ved utvidelse til en tilstrekkelig tverrsnitt og forsterkning av forbygningen.
- III. Utvikling av en ny avbyggingsmetode, og herved måtte det i samarbeide med bergverksmyndighetene planlegges et forsøk med en avbyggingsmetode som innbefatter regelmessig nedbryting («Zubruchwerfen») av hengen. Herved ville muligens en retererende pilardrift med korte pilarlengder komme i betraktning. Det er imidlertid ikke mulig å forutsi om dette vil føre til et godt resultat.

IV. Forholdsregler til en bedre forebyggelse og bekjempelse av eksplosjoner og branner, og herved måtte man regelmessig benytte seg av erfaringene og forskriftene i andre land med omfangsrik kullgruvedrift.

Ved disse forslag må det med særlig ettertrykk henvises til det som er anført i Rapport 1, avsnitt 5 og Rapport 2, avsnitt 2.

Konferansedeltagerne kom til slutt til den oppfatning at en økonomisk fremdrift i den nuværende situasjon i Vestre Senterfelt i Ny Ålesund og under de ovennevnte synspunkter er meget tvilsom.

Til slutt ønsker konferansedeltagerne her å gjenta den takk til ledelsen for Kings Bay Kull Comp. A/S som er uttalt i begge rapporter, for understøttelse i deres virksomhet som sakkyndige.

and the other two were...
the first one was...
the second one was...
the third one was...

and the other two were...
the first one was...
the second one was...
the third one was...

and the other two were...
the first one was...
the second one was...
the third one was...

and the other two were...
the first one was...
the second one was...
the third one was...