

Ellivu stig frá pólinum

Bert 11 gr. frá Norðurljólinum liggur Svalbard. Nú kom Svalbard at vera orsök til norsk jafnaðarflokkurinn — Arbejderpartiet — misti stjórnarsetið eftir 28 ára stýri. Hin borgarliga andstöðan nýttu vanlukkurnar á Svalbardnáminum til at fáa stjórna frá.

Dansk blámaðurinn Hjorth-Moritzen hefur sjálfur verið á Svalbard og arbeitt í kolanáminum í 14 dagar fyri at kanna viðurskiftini har. Henda kronikkinn, sum er tikin eftir Aktuelt, sigur frá hansara hugsan um pólanandið Svalbard, har hann dvaldi í eitt ár.

MIDT imellem Norge og Nordpolen, tusind kilometer fra nærmeste fastland, ligger det norske polarland, Svalbard, som i disse dage er kommet på avisernes forside.

Da de fleste formodentlig kun har ret tågede forestillinger om, hvad Svalbard egentlig er og hvor det ligger, kan et par kendsgerninger måske være på sin plads.

Svalbard består af en samling bjergrige øer beliggende højt oppe i det nordlige Ishav mellem Norge, Island og Grønland. Landet omfatter alle øerne mellem 10 og 35 grader østlig længde og 74 og 81 grader nordlig bredde. Med skib fra Nordnorge tager rejsen derop ca. 3 døgn. Fra København det meste af en uge. Rejser man den samme strækning sydpå, vil man have et sted nede i Nordafrika.

Øernes samlede areal er ca. 1½ gang Danmark og udgør med sine godt 62.000 km² henvend en sjettedel af hele Norge.

Efter i århundreder at have været et ingenmandsland, blev Svalbard ved den såkaldte Parisertraktat af 1920 en del af Norge og der siden 1925, hvor den officielle overtagelse fandt sted, blevet styret af en norsk såkaldt assysselmand, en slags guvernør med både administrativ, udøvende og domstol myndighed.

Den norske suverænitæt har dog væsentlige indskrænkninger, idet landet faktisk er et internationalt område under norsk overvågning. Ifølge Svalbardtraktaten er andre nationers borgere betingede til at færdes og tage ophold hvor som helst på øerne og drive hvilken virksomhed, der måtte passe dem — forudsat at de retter sig efter de stedlige love og bestemmelser. Militære anlæg af enhver art må dog ikke oprettes, hverken af Norge eller andre nationer.

Iøvrigt er landet en hel lille stat i staten med eget pengesystem og egne love, som på flere områder afviger fra de almindelige norske. En særlig skattelov gør f. eks. Svalbard til ønskelandet for alle skatteborgere. Skatten er kun 4 % og betales af årets indtægt. Told findes slet ikke, hvorfor priserne på en hel del livsfornødenheder er betydeligt reduceret.

SVALBARD'S væsentligste rigdomskilde er kullene, som er de rester af fortidens tropeskov, hvor solvarmen nu findes opmagasineret.

Allerede i det 17. århundrede blev kulforekomsterne opdaget af engelske hvalfangere, men først i slutningen af forrige århundrede begyndte man at udvinde de mægtige kuller deroppe. I dag er der seks grubebyer på Svalbard. Russerne ejer ikke mindre end fire: Barentsburg, Colesbay, Grumandbyen og Pyramiden med tilsammen 3-4000 indbyggere. Nordmændene har to grubebyer, Longyearbyen, der ligger på 78 grader nordlig bredde med ca. 1200 indbyggere, og verdens nordligste samfund Ny-Alesund på 79 grader

med ca. 250 indbyggere og verdens nordligste kulgrube, som har været årsagen til den norske regeringskrise.

A/S Kings Bay Kull Comp., som ejes af den norske stat, har siden 1916 drevet grubevirksomhed her i Ny-Alesund. Under sidste krig blev befolkningen evakueret til England, og først i 1945 blev driften genoptaget.

Desværre har verdens nordligste kulgrube været hjemsgå af flere grubeulykker, som gennem årene har kostet adskillige menneskeliv. Da jeg første gang opholdt mig på Svalbard i 1953, fandt en voldsom gasexplosion sted i gruben, hvorved 19 mand mistede livet.

Derefter var virksomheden midlertidigt indstillet, medens verdens nordligste samfund gennemgik en tiltrængt fornyelsesproces og sanstilsøftning. Det norske Storting bevilegede adskillige millioner kroner til udbygning og modernisering. Omfattede sikkerhedsforanstaltninger blev gennemført, således at gruben praktisk talt skulle være udfordssikere. Jeg har selv arbejdet deroppe — ganske vist kun i 14 dage (men kan dog prale af at være den eneste danske journalist, som har været grubearbejder på Svalbard) — og jeg fandt forholdene skræmmende fuldt forsvarelige.

Men uanset alle tekniske sikkerhedsregler og sikkerhedsanordninger må man aldrig glemme at regne med den menneskelige faktor, som jo desværre kan svigte — uden at man af den grund med rette kan bebrejde ledelsen noget.

I november 1962 skete igen en alvorlig ulykke i gruben, hvorved 21 mand blev dræbt. Siden har driften været indstillet i Ny-Alesund, og oppositionen har slået politisk mønt af tragedien og rettet det voldsomme angreb på regeringen, som vi i de sidste dage har været vidne til, og som nu vel foreløbig har gjort ende på de socialdemokratiske styre i Norge.

SFORSMALET er blot, om der er nogen rimelig grund til at gøre regeringen og politikerne ansvarlige for disse ulykker — som ikke engang grubeelskabets daglige ledelse kan lastes for. De rapporter, der er optaget, både efter ulykken i 1953 og i 1962, viser klart, at det ikke var sikkerhedsforanstaltningerne på Svalbard, der havde svigtet, men menneskenes agtpagivenhed — og det kan i hvert fald ingen politiker i Oslo bære ansvaret for. Man kunne med samme ret gøre regeringen ansvarlig for de færdselsulykker der finder sted, fordi bilisterne ikke overholder færdselsreglerne.

De retslige undersøgelser, der har fundet sted i Oslo byret, har, så vidt jeg kender dem, vist, at alle sikkerhedsanordningerne har været til stede og i brugbar stand. Ingen er sigtet eller tiltalt i den anledning.

Det er mit bestemte indtryk — som helt falder sammen med eks-

perternes udsagn — at der i Kings Bay gruben i Ny-Alesund er gjort alt, hvad der kunne gøres for at bringe risikoen ved arbejdet ned til absolut minimum. Men hvis arbejderne selv tilsidesætter de nødvendige sikkerhedsregler — hvad der efter det oplyste har været tilfældet både i 1953 og 1962 — går det galt.

Grubearbejde er under alle omstændigheder et farefyldt arbejde, som beklageligvis må betales med tab af menneskeliv. Det viser erfaringen fra hele verden. Det er vilkårene, som næppe nogen regering kan ændre. Kings Bay gruben er særlig farlig, fordi kullene er særlig gasholdige. Men ledelsen har ikke taget sig sin ansvar let, og det kan næppe med rette skydes på den. Alt var, så vidt jeg kan se, gjort for at gøre gruben så risikofri som det var teknisk muligt. Men den menneskelige faktor kan ikke bortelimeres.

I det årstid jeg har opholdt mig på Svalbard, har jeg flere gange været vidne til, hvordan grubearbejdere — af skødeløshed, træthed, ligegyldighed — har tilsidesat de simpleste sikkerhedsforskrifter. For eller siden må det gå galt.

Mærkeligt nok har der aldrig været mangel på tilgang af arbejdskraft til gruben i Ny-Alesund. Tværtimod har der været lange køer af folk, der gerne ville derop og arbejde. Der tjenes også gode penge deroppe under polen. 2-3000 kr. om måneden er ikke ualmindeligt. Og skatten er som nævnt bare 4 %. Heroppe lønner det sig at arbejde. Her bliver man ikke straffet, fordi man er ekstra flittig, men hoster virkelig udbytte af sit arbejde.

Adskillige af arbejderne har været deroppe i mange år og kan ikke løsrive sig. Forholdene er behagelige og naturen ualmindelig smuk i verdens nordligste samfund 11 grader fra polen. Takket være golfstrømmen er temperaturen for

holdsvis behagelig. Intet andet sted så højt mod nord er klimaet så mildt som på Svalbard. I sommertiden har solen helt mistet tendensen til at ville gå ned og holder sig hårdnakket på himlen døgn rundt i ikke mindre end fire måneder.

Det ville være sørgeligt, om grube driften helt måtte indstilles deroppe, hvor så meget initiativ og så stor kapital er nedlagt gennem et halvt århundrede. Kings Bay kullene er verdens fineste og mest olieholdige kul. Forsøg har vist, at der ved den rigtige forkokningsproces kan udvindes så meget olie og benzin af dem, at hele Norges benzinforbrug kunne dækkes med benzin til ca. 5 øre pr. liter.

Også af storpolitiske grunde bør virksomheden på øgruppen opretholdes. Svalbard har siden første verdenskrig, hvor tyskerne viste udpræget interesse for øerne, været i stormagternes søgelys. Under sidste krig havde tyskerne mindre baser deroppe, og Sovjetunionen har gentagne gange rejst spørgsmålet om en revision af Svalbardtraktaten, således at det blev tilladt at befæste det norske polarland — men hidtil dog uden resultat.

Når russerne stadig opretholder sine fire store og særdeles veludrustede grubebyer, hvis kulforekomster nærmest er for værdiløse-brunkul at regne, så kan man være sikker på, at det ikke iførste række er af forretningsmæssige grunde.

Uanset, hvem der kommer til at danne regering i Norge, vil det være forhastet og forkasteligt at nedlægge verdens nordligste kulgrube i Ny-Alesund på Svalbard.

MÁNAÐARBLAÐIÐ

FRAMIN

Blað, ið ungmenni í Keypmannahavn geva út við ymiskum politiskum, mentunarlíggum og speirekandi greinum og stúbbum.

Blaðhald verður teknað við at senda 8 kr.- til:

Georg Egholm's,

St. Kannikestræde 2,
København K.

Skipafelagið Føroyar

TELEFON 1225

Tórshavn

GRÓT OG SKERVUR

Øll, ið vilja keypa skerv ella grót, eiga at venda sær til kommunukantóríð.

Grót og skervur megu vera goldin fyrst, áðrenn tey verða heimað.

Bústjórar verða ámintir, at teir ikki kunnu heima grót ella skerv uttan við einum lími av vegnevndini ella einum umboðsmanni fyri kommununa.

FROÐBIAR SÓKNAR KOMMUNA

HESS-O-DAN

Danmarks bedste
økonomi. Automatisk
rundtækt og træregulering.

Pf. VALDEMAR LUTZEN
Tórshavn

FØROYA



BANKI

TÓRSHAVN tlf. 1350

Setið avloppeningin í BANKAN

Har stendur hann tryggur, og har geður hann rentu

INNLÁN

við 3 mánaða uppsøgn 4% pró anno
BANKABOK 3½% pró anno
KEKK-KONTO 2% pró anno

Ynskja tygum hægri rentu, kunnu tygum í bankanum keypa lánsbrev við lógtings- ella ríkiskassaþýrgd við umleið 7 % rentu.

ÓTBANKAR:

Í Eysturoy:

Runavík, tlf. 7227
Fuglafirði, tlf. 64
Lorvík, tlf. 7
Skála, tlf. 7053
Vestmanna, tlf. 147
Kollafirði, tlf. 53
Kvívík, tlf. 6
Hvalvík, tlf. 5

Í Norðuroy:

Í Suðuroy:

Klaksvík, tlf. 5274
Tórøyr, tlf. 32
Hvalba, tlf. 57
Vági, tlf. 130
Múvági, tlf. 7
Sandavági, tlf. 106
Sørvági, tlf. 28

Í Norðurstreymoy: