

Kan man gjøre noe for fremme av norsk berg-
verksdrift i de øvre deler av Hedmark fylke?

117483

Fra Tollstad i syd kjennar man en rekke malmførekoster som strekker seg parallellt med Rørosbanen nordover til fylkesgrensen og som ikke drives.

De opptredende malmer er kobberholdige svovlkiser som, for største delen, trenger en malmerikning. Dette betyr ifølgelig en større investisjon og de påviste malmmengder i de kjendte forekomster er ikke så store at de rettferdiggjør bygging av et anrikningsanlegg. Der-til kommer også et transportspørsmålet er vanskelig å løse. Man kan ikke gå til bygging av kostbare taubaner for transport ned til jernbanen. Som tredje punkt kommer så Statsbanenes høye fraktsatser. Vi skal nå se litt på disse tre punkter.

Ad 1. Anrikning av malmen.

Et moderne anrikningsanlegg med en kapasitet av ca 120 tonn rågods pr dag kommer på ca 300 000 kroner. Og det er da klart at en forekomst som har ca 50 000 tonn påvist malm og like meget sannsynlig malm ikke kan gå igang med bygging av et slikt anrikningsverk. Kunne man derimot komme op i et råmalakvantum på ca 300 000 tonn, så stiller saken seg anderledes. La oss som eksempel ta de tre best kjente forekomster mellom Auna og Os stasjon på Rørosbanen, nemlig Sevalen eller Auna gruve, Vingelen gruve og Fos gruve, så er i disse påvist følgende kvantiteter svovlkis, henholdsvis: 52 000 tonn, 66 000 tonn og 47 000 tonn, tilsammen 165 000 tonn. Sannsynlig malm henholdsvis 64 000 tonn, 69 000 tonn og 30 000 tonn, tilsammen 163 000 tonn malm. Totalt påvist og sannsynlig malm rundt 330 000 tonn. Mulige ytterligere malmkvantiteter kan være betydelige og kan vi ikke her innlede oss på å gi noen tall. Med en kobbergehalt varierende fra 1.0 til 1.7% for rågodset gir dette 3 - 4000 tonn kobber. Tenker man seg nå at det

bygges et centralt beliggende anrikningsanlegg for disse tre gruver, f.eks. ved Tolga, med en kapasitet på 120 tonn pr dag, så vil gruvene kunne drives 10 år på de kjente malmengder og vil årligårs gi 300 tonn kobber i form av ca 1500 tonn kobberkonsentrat som kunne tilføres smeltehytten på Røros. Dertil ville man få ca 20 000 tonn svovlkiskonsentrat med en gehalt av ca 47% S og antagelig ca 2 000 tonn sinkkonsentrat med 45% konsentrasjon. Beliggenheten av et slikt centralt anrikningsanlegg er i første rekke avhengig av transportforholdene. Et spørsmål som trenger nøyere utredning. Man må i denne forbindelse regne med mindre kjente forekomster i distriktet.

Ad III. Transportspørsmålet.

Vanligvis benytter gruverne taubaner til transport av sine produkter ned til jernbanen. En slik taubane blir forholdsviss dyr ca 30 - 40 000 kroner pr km og kan kun komme i betraktning hvor avstanden er korte eller det er store massetransporter. Ved de tre ovenfor nevnte forekomster finner vi at avstanden fra Aura til stasjonen er ca 4 km. Fra Virgelen gruve ca 8 km og fra Fos gruve ca 16-18 km til Os stasjon. Bygging av en taubane fra Aura gruve til stasjonen vil således belaste den kjente malmkvantitet ved gruva med ca kr 2.- pr tonn. Ved Fos gruve derimot med kr 5.- pr tonn for transport ned til Os stasjon. Vel å merke i anleggsutgifter, hertil kommer så driftsutgifter.

Går det da an å løse transportspørsmålet på en mere logisk måte slik at det kan være muligheter for drift også ved Fos gruve? Dette spørsmål må besvares med ja av følgende grunner: man må idag, etter min mening, se på spørsmålet gruvedrift som en nasjonaløkonomisk sak. Malmforekomstene er i høyeste grad nasjonalrikdommer som ikke skal tjene spekulative interesser, men det hele samfund. En taubane f.eks. tjener kun den spesielle transport, i dette til-

fallet malntransporten. Det er en kjent sak at frakkerstaidlene er av den største betydning for et folks framtid og det gjelder da å velge et slikt transport og frakkerstaidel som tjener alle samfundet og ikke bare en bestemt gren slik som en taxebane vil gjøre. En vel derimot kan tjene såvel malntransporten som for kommunikasjon for den bygd der blir ført gjennom. Med dieselbiltransport fra Fosgruva til Os stasjon ville transportutgiftene for malmen komme på vel kr 2.- pr tonn, og selv om man resner kr 1.- pr tonn i veiveldhold og brøyting om vinteren, så har man en total transportutgift som kan gi en lønnsom drift av gruva, samtidig som hele bygden oppover langs veien ville ha den største interesse og nytte av et slikt veianlegg. Hvilken enorm betydning det har for en bygd at det er fast arbeide utenom gårdsbruk og skogsdrift ~~og gårdsbruk~~, behøver jeg ikke her å komme nærmere inn på. Saken er imidlertid den at Staten må ta ganske anderledes del i driften av gruvene enn hittil. Det går ikke an at privatselskaper i vår tid går igang med gruve drift i langt større stil enn forekomstene tiller uten hensyn til at de folk som er beskjeftiget ved gruvene i lengere eller kortere tid blir arbeidsløse. Malnforekomstene er landets rikdommer som skal behandles med varsomhet og det er derfor nødvendig at Staten i langt høyere grad en før har sitt øye henvendt på dette og griper regulerende inn. Det er en kjent sak at en noe spredd sjan i stor stil vil kunne gi et større utbytte, men samfundet er i det lange løp ikke tjent med dette idet forekomstens levetid dermed blir forkortet. Drift av forekomster som her er derfor ikke slikket for rent private tiltak.

En løsning som ovenfor antydnet med drift av de tre gruver Auma, Vingelen og Fos og et felles anrikningsanlegg på Tolga for behandling av 120 tonn rågods pr dag ville gi følgende transporter:

- 1) Biltransport av 40 tonn råmalm fra hver gruve pr dag til henholdsvis Os, Tolga og Auma.
- 2) Jernbanetransport av 40 tonn råmalm pr dag fra Os og Auma til Tolga.
- 3) Jernbanetransport av produktene fra Tolga:
 - a) ca 5 tonn kobberkonsentrat pr dag til Røros
 - b) " 3) " svovelsulfidkonsentrat pr dag til Teufelsdruff
 - c) " 5 " sinkkonsentrat " " " "

Ad 1.

Biltransporten med dieselmotorer må utredes, men den må, etter de erfaringer man har gjort med lignende transporter kunne gjennomføres med økonomisk tilfredsstillende resultat når de nødvendige veiutbedringer er gjennomført.

Ad 2.

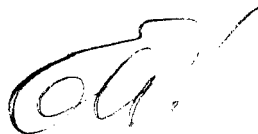
Jernbanetransporten av 40 tonn råmalm fra Os og Auma til Tolga kan som erfaringene fra privat drift viser, gjennomføres for ca 4 öre pr tonn/km eller ca kr 0.60 pr tonn i gjennomsnitt for begge transporter

Ad 3.

Jernbanetransporten av produktene. Om dette må det forhandles xx med Norges Statsbaner. Saken er av så vital betydning for bergverksdriften at det er nødvendig at de øverste myndigheter tar seg av spørsmålet og finner en tilfredsstillende løsning.

Foruten de tre nevnte forekomster er det på strekningen Alvdal - Os 15 mere eller mindre kjente sølgruver, gruver og malmbeforekomster som venter på nærmere undersøkelse. Man ser herav at det er arbeidsoppgaver nok, men tilhøvene er ikke slik at privat initiativ kan finne en tilfredsstillende løsning, eller muligheter. Jeg tillater meg derfor å foreslå at det nedsettes en tremannskomite som kan utrede de foran berørte spørsmål.

Vedlagt tillater jeg meg å sende en oppgave over arbeidsprogram for en komite slik som jeg har tenkt saken burde trekkes opp.



Bilag:.

1. Komiteens sammensetning.

Komiteen bør bestå av en bergingeniør, en jurist og en transportkyndig ingeniør, henholdsvis vei eller jernbane.

2. Komiteen har anledning til å supplere seg selv og det er en selvfølge at den søker et intimt samarbeide med Fylkesmannen og representanter for de respektive kommuner.

3. Komiteen har å avgi en uttalelse om hvorvidt

- a) malmen i gruver, skjærp og forekomster i fylkets nordlige kommuner er av en slik størrelsesgrad og kvalitet at de kan tenkes å bli drivverdige når de samles under ett selskap.
- b) og gi en utredning over hvordan og i hvilken ~~gikk~~ rekkefølge forekomstene bør undersøkes og eventuelt settes i drift.
- c) Gi en utredning over transportforholdene og plassering av et centralt beliggende anrikningsverk.
- d) Gi en juridisk betenkning over hvordan de forskjellige private interesser kan samles til samarbeid med Staten om løsning av problemene.