

Nyt initiativ:

# Grønlandsk jernbane

Af Paul H. Zander, Sisimiut

Samfundsmønsteret her i landet vil i de nærmeste år skulle igennem en stor omvæltning. Det, vi betragter som sikre samfundsindtægter, visers sig nu at være ret så usikre. Vi må derfor mobilisere alle kræfter for at fastholde og forbedre leveforholdene samt fortsætte den udvikling, vi allerede er i gang med.

Store projekter er de senere år sat igang, blandt andet vandkraftværket ved Nuuk. Store og nødvendige ændringer er også sket inden for vort lands bærende erhverv, fiskeriet. Imidlertid er der desværre også sket uønskede ændringer i økonomien. Med disse store ændringer i økonomien, er det svært for den enkelte borger at overskue fremtiden. Så det er vel klart for de fleste, at vi må og skal komme med nye initiativer, ikke mindst af eksportmæssig art. Det er nu engang nemmere for vort samfund at dele et overskud end et underskud.

## Behov for nye projekter

I stedet for at afvente tinge-nes udvikling, har en lille gruppe sat sig for at udarbejde et realistisk projekt, der vil kunne medvirke stærkt til, at vi får ændret den nuværende situation. Vi mener: DET KAN NYTTE!

Landets nationale flyselskab, Grønlandfly, er kommet ind i økonomiske problemer, som kan medføre, at der sker en reduktion af den i øvrigt særdeles gode betjening, dette selskab har ydet landet. Det er nu, at vi har behov for alternativt tænkning omkring de trafikale forhold.

Gruppen har derfor undersøgt en række muligheder for at medvirke til at løse et af hovedproblemerne, som jo er sikker og stabil transport uanset vejret, dette gælder for både passager- og godstransportens vedkommende.

## Mono-rail er løsningen

Vi er kommet frem til, at løsningen må være en mono-rail (en hængsejersbane med et spor), i første omgang mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. Banen skal etableres med den nu efterhånden mangeårige tilsvarende japanske model, som indebærer en række fordele og meget få gener.

Banen skal etableres i linieføring efter den tidligere vejplan mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. Der bliver altså tale om en strækning på omkring 210 kilometer. Boggierne (togvognene) hænger 12 meter over terrænet og er derfor uafhængig af snefyngning. Der er således ingen snefyngning, og der kan køres uanset vejret. Boggierne drives af elmotorer, der trækker gummihelelagte drivhjul, hvilket sikrer støjfri kørsel og minimal vedligeholdelse.

Banen bør drives af Grønlandfly og i tilknytning til dette selskabs billetsystem.

## Turisme

En sådan bane vil med tilknytning til de planlagte nye kystpassagerskibe skabe den nødvendige transportsikkerhed for de turister, der vil komme i fremtiden. Det er et absolut krav, at vi bliver i stand til at sikre fremtidige turister en garanti for, at vi kan overholde reisetidene.

Der påtænkes samtidig at opføre et internationalt hotel, omkring 60 kilometer fra Sisimiut. I et attraktivt vintersportsområde. Hotellet skal være af en sådan standard, at det kan tilbydes til internationale konferencer, idet man vel nok her råder over et område, hvor man med små omkostninger kan sikre mod eventuelle attentatforsøg og uønsket indblanding og forstyrrelser i øvrigt.

## Normal passagertransport

Der er i høj grad brug for, at vi kan tilbyde vore medborgere rimelige transportmuligheder, og det vil kunne opfyldes med denne bane. Der kalkuleres med, at prisen for en enkeltbillet bliver 350 kroner. Dette, sammenholdt med at priserne på videretransport med fastvingede fly fra Kangerlussuaq er faldet, vil give flere af landets indbyggere mulighed for at rejse til en rimelig pris.

## Godstransport

Atlanttrafikken fungerer udmærket, selv om priserne kan diskuteres, men en etablering af den her omtalte bane vil åbne helt andre muligheder for landet.

En række forespørgsler hos luftfartsselskaberne viser, at det er muligt at fragte for eksempel friske fiskeprodukter med midt i Europa og til New York for en pris på omkring to kroner pr. kilogram.

Betingelsen for denne pris er dog minimum 25 til 30 tons pr. tur. En sådan transportmulighed med disse mængder åbner nye perspektiver for det grønlandske fiskerierhverv, idet en stor part af vore fiskerifartøjer fanger fisk på line og i bundgarn.

Det er især den linefangede, førsteklasse fisk, der kan opnå toppriser på et »frisk-fisk-hungrede« verdensmarked. Fiskens skaller landes til Royal Greenlands anlæg tidligt om morgenen, fangsten sorteres, renses og pakkes i de specielle fly-containere, som omgående transporteres ind til Kangerlussuaq, hvorefter fragt-flyer. Det lastes, og fisken flyves direkte til det område, hvor den øjeblikkelig kan leveres til detailforretningerne. Maksimalt 24 timer efter landingen er den friske fisk på disken nede midt i Europa eller i New York.

## Eksport — import

En sådan form for eksport giver høje priser, som vil kunne medvirke til, at der sker en omvæltning af blandt andet torskefiskeriet, som bliver i stand til at klare sig bedre og give større økonomisk udbytte, og som ikke mindst vil tilføre en aget valutaindtjening.

En anden transportfordel vil være, at de samme fly medtager frisk frugt og grønt varer til Grønland. De friske varer køres med »mono-rail« til Sisimiut, hvorfra den hurtigt distribueres til andre byer med de nye, hurtigtgående kystskibe. En sådan transport vil billigere varen og dermed indirekte højne folkesundheden, ved at det bliver økonomisk overkommeligt at spise mere frugt og grønt.

Ud over de normale fiskeprodukter vil der hurtigt opstå nye markeder for friske kammuslinger, krabber og andre grønlandske fiskeprodukter, som i frisk tilstand indbringer særdeles høje priser.

Endvidere vil der nu blive større sikkerhed for, at virksomheder heroppe hurtigere vil kunne få de nødvendige reservedele frem, dette vil medføre, at erhvervslivet ikke skal vente, hvilket i dag betyder langvarige og kostbare driftstop i produktionen.

## Off-shore

I overvejelserne omkring dette projekt har vi også medtaget en ikke uvæsentlig faktor, nemlig mulighederne for, at der igangsættes en olieproduktion til havs. De internationale firmaer, der udfører sådanne operationer, stiller høje krav til transportsikkerhed, som kun vil kunne tilfredsstilles med den skitserede banelinie. Sisimiut vil så naturligt blive base for eventuel off-shore operationer.

## El-forsyning

Samtidig vil en baneetablering give meget store fordele for det grønlandske samfund, hvis den kobles sammen med det vandkraftprojekt, der foreligger for Sisimiut.

Et vandkraftværk vil kun være rentabelt, hvis der skabes sikkerhed for, at den producerede elektricitet kan aftages.

Derfor skal de bærende stag til banen udformes, så de er forberedt til at kunne bære et kraftkabel, som skal forsyne bygden Sarfannguaq, det planlagte hotel samt ikke mindst forsyne Kangerlussuaq med elektricitet til både belysning, kraft og opvarmning. Det vil betyde, at lufthavnens driftsomkostninger vil kunne sænkes med 20 procent, samtidig skal der ikke oplagres olie til mere end otte måneders forbrug.

## Finansiering

Der er foretaget en helt uforbindende undersøgelse af finansieringen af banen og vandkraftanlægget. Prisen for bane og vandkraftanlæg vil formentlig ligge i en størrelsesorden på omkring

1,8 milliarder kroner. Og byggetiden vil formentlig være på to år.

Der er stor interesse både hos danske og internationale pengeinstitutter samt i forsikringsselskaber for at sikre den nødvendige finansiering.

Som det fremgår af ideoplægget, vil banen knytte Grønland tættere sammen med de lande, vi eksporterer til, ligesom banen vil skabe grundlag for etablering af alternative produktioner. Banen kan nemlig sikre den gode og sikre transportvarer og produkter, der er forudsætningen, samt en sikker og stabil persontransport.

## Elektronik-industri

Det vil således ikke være utænkeligt, at Kangerlussuaq vil kunne blive et nyt centrum for produktion af elektronik — et nyt Silicon Valley — idet vel nok verdens mest tørre luft findes i det område. Den tørre luft, som er et absolut krav til denne miljøvenlige produktion, som endda kunne køre med den billige energi fra vandkraftværket og med billig transportmulighed.

Vi har endnu ikke kunnet få øje på ret mange gener ved etableringen af den her omtalte banelinie. Det skal dog nok tilføjes, at der formentlig vil være visse indvendinger ved, at der opstilles master på så lang en strækning, men vi har vurderet, at disse indvendinger må kunne overbevises om, at sammenlignet med, at vi sikrer landets fortsatte eksistens og udbygning, er der kun tale om en mindre gene. Der er jo også tale om en ikke forurenende nyskabelse.

NR. 12 1991

## Kangerlussuaqs drift sikret

Landsstyreformand Jonathan Motzfeldt fik fordoblet statens tilskud til Kangerlussuaq

**KØBENHAVN** - Landsstyreformand Jonathan Motzfeldt noterede sig i går en flot politisk sejr i spørgsmålet om den fremtidige finansiering af landingsbanen i Kangerlussuaq.

Gennem snart mange måneder har der været forhandlinger mellem hjemmestyret og staten om driften af landingsbanen, når amerikanerne i 1992 trækker sig ud af Kangerlussuaq.

Staten har gentagne gange fastholdt, at den kun vil betale maksimalt 30 millioner kroner årligt til driften af den centrale landingsbane i det grønlandske trafiksystem.

I går meddelte en tilfreds statsminister Poul Schlüter,

at staten er gået med til at betale omkring 60 millioner kroner årligt.

Statsministeren understregede, at det er et tegn på, hvor godt sammenholdet i rigsfællesskabet fungerer.

Man regner med, at det årligt vil koste 80 millioner kroner at drive Kangerlussuaq. Staten er gået med til at betale de tre fjerdedele, det betyder, at hjemmestyret årligt skal betale »kun« 20 millioner kroner.

Landsstyreformand Jonathan Motzfeldt har hele tiden kæmpet for, at staten har et betydeligt ansvar for flyforbindelsen mellem Danmark og Grønland. I går fik han fordoblet statens årlige tilskud.



### 13 X BANG !

Halvautomatisk salongriffel 22 l.r. model MAUSER 105/luxus incl. 5-skuds magasin,

Normalpris..... Kr. 1995.-

Extra: 8-skuds magasin..... Kr. 200.-

Ialt, normalpris..... Kr. 2195.-

TILBUD - SPAR ET TUSINDE PENGE 1000.-

VI-KAN-BARE-DET-DE-PRIS, KUN KR. 1195.-

Salget starter omgående, levering fra den 5. marts, men skynd dig, KUN 100 STK.

### Tilbud til kunder på kysten

Ved forudbetaling..... Kr. 1195.-  
leverer vi PORTOFRIET pr. skib.

Ved forudbetaling..... Kr. 1265.-  
leverer vi PORTOFRIET pr. luftpost.

Reservation kan ske omgående på tlf. 2 1822.

Ved efterkrav pr. skib..... Kr. 1258.-  
Ved efterkrav pr. luftpost..... Kr. 1329.-

Specifikationer: 2,3 kg/105 cm. Skæfte med kappe i nøddetræsfinish, indgraveret fiskebensmønster på pistolgreb og forskæfte, påmonterede rembøjler.

**Nota-Bene**

Telefon 2 18 22