



# Longyearbyen

Av Per Kyrre Reymert



**Fra company town til moderne by**



Sysselmannen på Svalbard er regjeringens øverste representant på Svalbard. En av etatens mange oppgaver er forvaltning av Svalbards natur- og kulturmiljø.

## Kulturminner på Svalbard

*Dette heftet er ment som en guide for deg som ønsker å vite mer om kulturminnene i Longyearbyen og vil ta deg rundt på egenhånd. Det beretter historien om stedet som utviklet seg fra en liten gruveby der gruveselskapet driftet alt til et lokalsamfunn med demokrati, universitet, turisme og et mer variert næringsliv. I Longyeardalen ligger kulturminnene tett. Gruveindustri setter mange og store spor etter seg. Sporene kan oppfattes som skjemmende i naturen, men de er viktige kulturminner fra den virksomheten som la grunnlaget for bosetning på Svalbard. Longyearbyen ble grunnlagt i 1906 av John Munro Longyear.*

*Svalbard har en egen tiltrekningskraft. Det er et ønske at flest mulig, både i dag og i framtida, skal kunne oppleve Svalbards nesten uberørte natur- og kulturmiljø. Selv de eldste etterlatenskaper ligger framme i dagen i det tynne jordsmonnet, og bygg, anlegg og utstyr er godt bevart. Kulturminnene er derfor opplevelsesrike møter med fortida.*

*Svalbardmiljøloven slår fast at alle spor etter mennesker fra før 1946 er fredede kulturminner. Dette gjelder alle typer bygg eller husrester, anlegg og fangstinnretninger, graver, kors, inskripsjoner og ikke minst det store tilfanget av løse gjenstander. Løse kulturminner kan se ut som skrot, men er ikke uten verdi. De forteller mye om folks hverdag og gjøremål før i tida. Ødeleggelse, fjerning, eller skjemming av faste eller løse kulturminner er straffbart. Fredningen omfatter normalt en sikringszone på 100 meter rundt kulturminnet. Her er det ikke tillatt å slå leir på barmark eller brenne bål, eller på annen måte etterlate spor etter besøket. I heftet omtaler vi også kulturminner som ikke er fredet. Disse har stor verdi for Longyearbyens historie og forteller om byens utvikling etter annen verdenskrig. Ettersom Longyearbyen er en levende by, med aktiv bruk og behov for utvikling, er sikringssonene rundt flere av de fredete kulturminnene i sentrum justert og innsnevret i forbindelse med arealplanen for byen.*

*Husk å alltid ha med isbjørnsikring når du beveger deg til fots utenfor byen. God vandring!*

**Alle kulturminner og lokaliteter i heftet har et nummer i teksten og på kartene. En liste over kart, kulturminner og lokaliteter finnes på side 55.**

# Byen blir til



Longyear City 1906.

Foto: Arctic Coal Company, Statsarkivet, Tromsø

I 1901 dro John Munro Longyear (1850 - 1922) på cruise med skipet "S/S Augusta Victoria" til Svalbard med sin kone Mary og deres fem barn. Longyear var en rik forretningsmann fra USA, med interesser i gruver, jernbaner, skogbruk, tømmerhandel, eiendommer og bankvirksomhet. Han var en kunnskapsrik mann, bereist og belest, og engasjert i politikk og historie. Selv om han var på ferie hadde han et våkent øye for naturressursenes økonomiske muligheter. 15. juli var Longyear i land på Advent Point, som Hotellneset het da, og gikk turer langs strendene. Det var ikke kullvirksomhet der da, men kun en måned senere kom en gruppe trøndere og gjorde et lite gruveinnslag i fjellsiden ved Blomsterdalen **1** oppfor Hotellneset.

I 1903 kom Longyear til Norge invitert av forretningsmannen Chr. Anker for å vurdere partnerskap i jernmalmgruvene i Kirkenes. Longyear gikk ikke inn i det prosjektet, men dro til Svalbard og tilbrakte 36 timer i Adventfjorden. Her samlet han kullprøver fra Trondhjem-Spitsbergen Kulkompagnis innslag i Blomsterdalen og i fjellsiden. I USA ga analyse av kullet positive resultater. Longyear etablerte

selskapet Ayer & Longyear og startet forhandlinger om overtakelse av trønderselskapets annekasjon. I 1905 kom de til enighet.

Ayer & Longyears første kullekspedisjon til det som skulle bli Longyear City, ble ledet av William D. Munroe, nevø av John Munro Longyear, og ankom Adventfjorden 2. juni 1905. Skipet het "Ituna", og ombord var det utstyr og 25 gruvearbeidere. Ett av trøndernes gruveinnslag var et stykke opp i fjellet i nærheten av der stien nå går opp til Platåberget, men Munroe fant et bedre kullag 700 meter lengre øst. En skinnebane på 1250 meter for traller trukket av hester og folk ble lagt opp fra sjøen og for å passere brinken ble det laget en skjæring. Skjæringa ble ett av Longyearbyens første lokalnavn.

Kulletingen i 1905 var så lovende at The Arctic Coal Company ble dannet i februar 1906. En av de siste dagene i mai samme år gikk "Primo" fra Trondheim og nordover mot Adventfjorden. Om bord var 45 mann, og dekket var fylt med proviant, gruveredskaper og bygningstømmer. W. D. Munroe var leder. Isen lå tett innover Adventfjorden, og 10. juni var det stopp ved

Hotellneset. Her la "Primo" til ved iskanten. Arctic Coal Company eide hotellbygningen på Hotellneset, og 40 mann innlosjerte seg der, mens resten lå i telt utenfor. Hotellet, turisthytta fra 1896, inngikk i avtalen med trønder-selskapet av 1905.

I 12 dager hindret en sterk storm lossingen, men så kunne de bringe tømmer og utstyr inn til Sjøområdet der skinnebanen fra året før lå klar. Denne ble forlenget til inn under gruve-åpningen til det som fikk navnet "Mine no. 1", så Amerikanergruva/Gruve 1 ②. Den ble Gruve 1a, da Gruve 1b ble åpnet senere. Dag-anlegget til denne gruva sees oppe i fjellsiden over ruinene etter Gamle Longyearbyen.

Det ble bygget 10 hus, vanntilførsel ble ordnet, og de anla taubane fra gruveåpningen og ned mot sjøen. Gruvegangen ble drevet 65 meter innover i et kullag på 1,30 meter. Munroe

beskriver driftsmulighetene som gode og direktøren for Det Nordenfjeldske Dampskips-selskap kom innom som turist og ønsket å kjøpe 50 000 tonn kull for neste år. I 1906-07 overvintret 22 mann. Det var den første overvintring i Longyearbyen i en nesten ubrutt rekke fram til i dag. Unntaket er ett år under 2. verdenskrig.

Planen var å bygge lastekai for kullet i løpet sommeren 1906, men isen og stormen i juni hindret dette. Gammelkaia ① ble først påbegynt tidlig i 1907. Det var den første faste kai på Svalbard og ga byen kommunikasjon og transport av varer inn og kull ut. Under Gammelkaia finnes det rester av de eldste kaistolpene. I 1906 fikk byen sitt første navn Longyear City. Det var W.D. Munroe, han som ledet den første kullekspedisjonen i 1905, som ga byen navnet.



Gamle Longyearbyen i 1908. Hotellet fra Hotellneset midt på bilde. ACCs kontor til høyre.

Foto: A.B. Wilse, SNSK.



Mine no 1, Amerikanergruva, Gruve 1a ② i 1908.

Foto: A.B.Wilse. SNSK

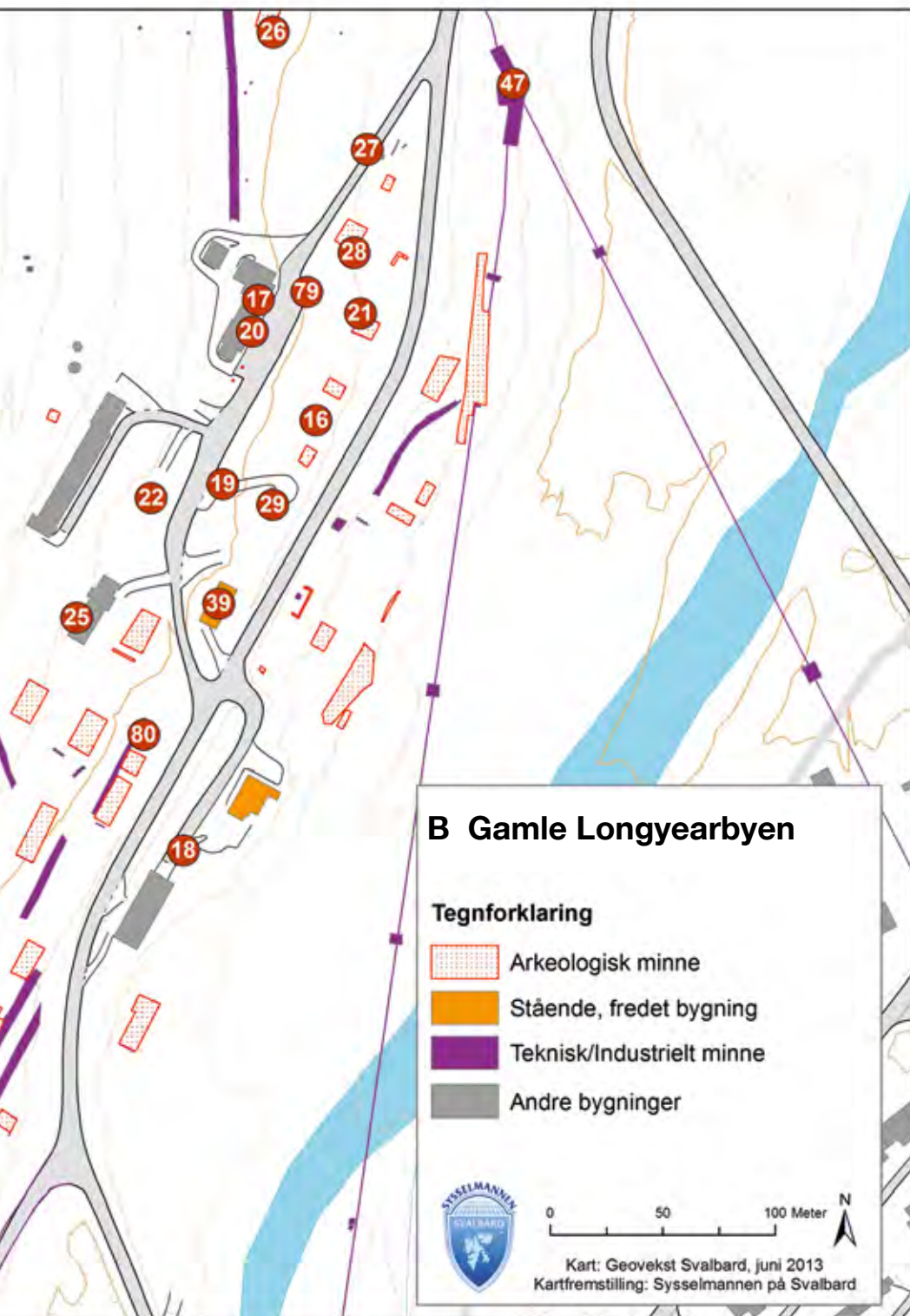


Mine no 1, Amerikanergruva, Gruve 1a ② i 1908.

Foto: A.B.Wilse. SNSK

# Gamle Longyearbyen B





## Longyear City

Å anlegge en gruveby har som primært formål å legge forholdene til rette for gruve drift; kortest mulig avstand fra gruve til kai og fra boligbrakker til gruve. Longyear City ble lagt langs en nesten rett linje fra gammelkaia 11 og sjøområdet med lager 12 og kraftstasjon 13, via trallebanen og korteste vei over Skjæringa til brakkene som lå rett nedenfor gruveinnslaget 14 oppe i fjellsiden. Herfra gikk taubanen i rett linje ned til kulllets lagerplass 15 ovenfor kraftstasjonen og ut til kaia. Fra kullagerplassen gikk en bred skjæring med en firespors skinnegang rett ned til kaia 11. Gruvedriften hadde to utfordringer. Gruveinnslaget lå i en bratt fjellside uten lagringsplass for utdrevet kull. Det var nødvendig med lagringsplass for det kullet som ble drevet ut om vinteren da fjordis hindret utskipping i 6-8 måneder. Lagerplassen måtte være stor, for kull kan ikke lagres høyere enn 10-15 meter. Høyere kullhauger gir fare for selvantennelse. Taubanen fortsatte helt ut på kaia. Man lastet båtene både med taubanen og med kullvognner som gikk på skinner.

Longyears forretningsidé fra USA var å bygge industrianlegg, få det i god drift og så selge det. Det var også hans plan med Longyear City. Frem mot 1916 kom det kraftstasjon 13 og fire lagerhus med skinneganger i Sjøområdet, et par boliger på Skjæringa og en liten radiostasjon øst for Longyearelvens utløp. Den ga kontakt med Spitsbergen radio på Finneset i Grønfjorden som var satt i drift i 1911. Den lille radiostasjonen ble senere brukt som posthus 16 i Longyearbyen og står nå nedenfor Svalbard kirke 17. Byen og gruva ble elektrifisert, det ble bygget fem 64-manns arbeiderbrakker med firemannsrom og en stormesse 18. I 1913 det ble gjort prospektering for en ny gruve på andre siden av dalen, det som senere ble Gruve 2a 4. Kontor og ingeniørboliger kom på plass sammen med hestestall, grisekjø og lager. Byområdet nedenfor gruva besto i 1916 av ca. 25 bygninger. De lå i to lange rekker på begge sider av den forlengede skinnegangen fra 1905. Her overvintret 245 personer i 1913-14. Arctic Coal Company Ltd drev ut 173 000 tonn kull fra 1907 til 1915.

## Longyearbyen

I 1916 kjøpte selskapet Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS Longyears by og gruve hos The Arctic Coal Company. John M. Longyear fortsatte som aksjeeier til sin død i 1922. Store Norske Spitsbergen Kulkompani overtok en fullt ferdig gruveby med en god gruve som ga 20 000 tonn i kjøpsåret. Selskapet tok fatt på to oppgaver, en ny gruve og en større lagerplass for kull. Man fortsatte der Arctic Coal Company hadde begynt på Gruve 2a 4 oppe i fjellsiden på Sukkertoppen. Hotellneset ble valgt til lagringsplass for kull og ny skipningskai. I 1920 var det en eksplosjon i Gruve 1a 2 og den ble nedlagt. I 1921 var Gruve 2a i drift med taubane over dalen og derfra til en 3,5 km lang taubane ut til Hotellneset. Ruinene etter daganlegget til Gruve 2a 4 sees oppfor de såkalte "spisshusene", boliger i dagens sentrum, og fundamenter til taubanebukkene sees i dalbunnen.

Store Norske Spitsbergen Kulkompani satte i gang en stor byggevirksomhet som varte frem mot krigen i 1940. I 1916 ble den gamle kraftstasjonen utvidet 13 og det ble bygd sykehus 19. I 1918-19 kom det nye brakker 14 og messe 18 for arbeiderne og SNSKs første kontor 20, bolig til vintersjefen 21 og familieboliger 22. I Sjøområdet kom kontorbygget Transporten 23 og en ny kraftstasjon 24 i 1920. Longyearbyen fikk også bygninger som ikke var knyttet direkte til gruve driften; kirka 25 i 1921, posthus 27 og skole 28 i 1936 og 1937.

I 1931 kjøpte Store Norske Spitsbergen Kulkompani et ferdighus som hadde stått i Murchisonfjorden om sommeren. Det var brukt av Sveanor en svensk-norsk forskningsekspedisjon. Huset ble flyttet til Gamle Longyearbyen og fikk navnet Ahlmankåken 29 etter han som ledet ekspedisjonen.





*Skinnegangen frem til det som skal bli Longyear City i 1906.*

*Foto: Arctic Coal Company, Statsarkivet, Tromsø*



*De første husene i Longyear City er kommet opp i 1906.*

*Foto: Arctic Coal Company, Statsarkivet, Tromsø*



Gamle Longyearbyen, antagelig 1920. I dag ligger Svalbard kirke der administrasjonsbygget til SNSK ligger t.v. på fotoet.

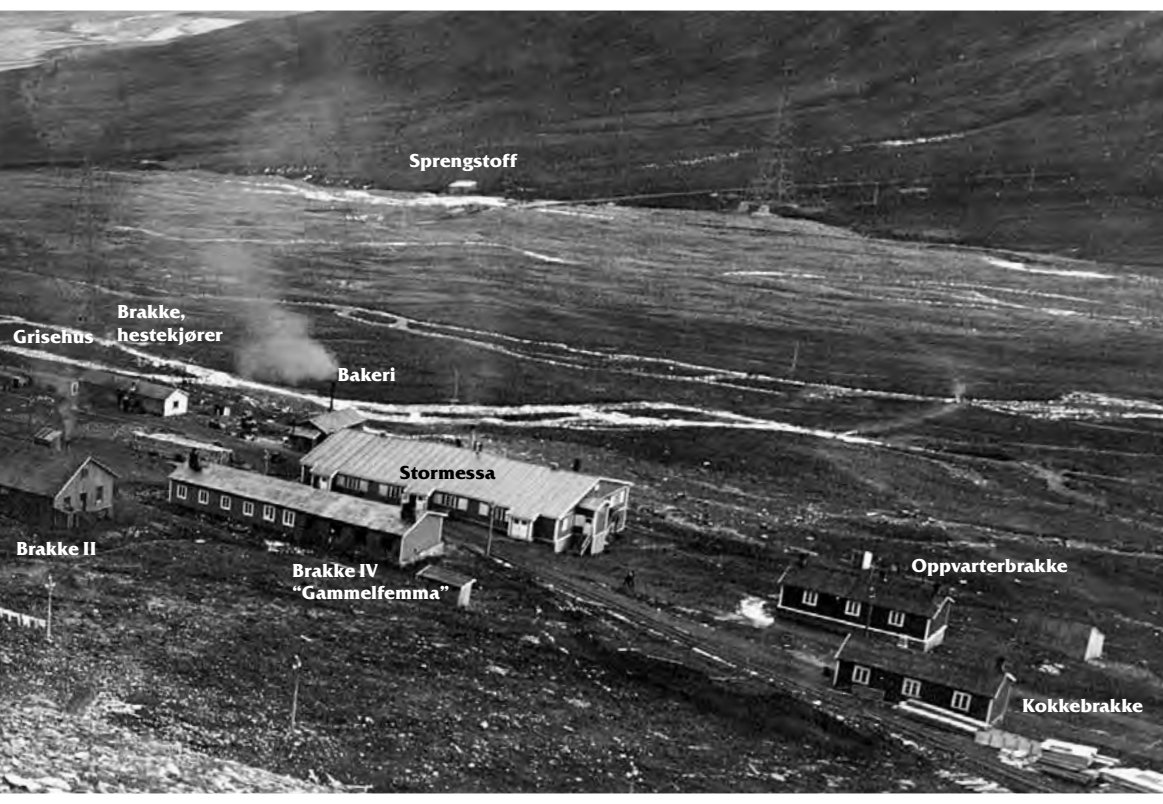
Foto: SNSK.

Det er karakteristisk for gruvebyer som Longyearbyen at arbeidernes boliger flyttes etter hvert som man etablerer nye gruver. Etter etableringen av Gruve 1a og Gamle Longyearbyen i 1906, ble to nye gruver med egne taubaner åpnet i Longyeardalen. Det var Gruve 2b **5** i 1937 og 1b **3** i 1939. Samtidig ble Sverdrupbyen anlagt ved Gruve 1b i 1938. Bebyggelsen flyttet etter arbeidsstedet.

### Company town

Longyearbyen var eid og drevet av gruveselskapet. Først Arctic Coal Company og fra 1916 Store Norske Spitsbergen Kulkompani. Frem til svalbardtraktaten trådte i kraft i 1925 kunne ingen eie grunn på Svalbard. Selskapene hadde isteden anneksjoner. Men alt annet i byen eide de; husene, kaia og gruveanleggene. Da eiendomsforholdene ble formalisert i 1926-27

ble Store Norske Spitsbergen Kulkompani eier av all grunn i Longyearbyen og er det fremdeles. Gruveselskapet sørget for det meste. Det eneste de ansatte måtte ha med var klær, madrass og sengetøy. Company town innebar at selskapet sto for mat i messa, kull til oppvarming og vann til vasking. Selskapet bestemte hvem som fikk komme, arbeide og bo i byen. Kvinnelige arbeidere ble ikke ansatt før i 1929. De som ikke spiste i messa, bestilte mat på Provianten og hentet brød og melk på bakeriet. Offentlige spise-steder kom først med etableringen av overnattingsstedene på 1990-tallet. Selskapet sørget også for kirke, skole, post og telegraf. Selskapet driftet alt i byen. Det sørget for brøyting, vann, brannvesen, lys og telefon. Selskapet eide veien og bestemte hvem som skulle få eie og kjøre bil. Krav om førerkort for bil ble først innført i 1963.



Bergverksordningen fra 1925 påla gruve-selskapene å sørge for husrom, forsamlings-lokale, boksamling og sykehus. Overskuddet av handelen med arbeiderne, blant annet salg av alkohol, skulle "anvendes til almennyttig øiemed for arbeiderne". Ordningen er fortsatt i drift; innbyggerne får utdelt kvotekort og overskuddet av alkoholsalget kalles "kork-penger". Pengene går til lag og foreninger i byen (i 2012 ble det delt ut 2 700 000 kr).

Avviklingen av company town startet etter 2. verdenskrig. På 1960-tallet vokste kravet om større medbestemmelse frem. I 1948 kom Velferdsrådet. Det hadde faste medlemmer og medlemmer valgt av ansatte i selskapet, arbeiderforeninger og idrettsforeningen Svalbard Turn. Det stedlige Svalbardråd kom i 1971 og fikk noen flere valgte medlemmer. I 1981 kom Svalbardrådet med fire valgkretser: Store Norske Spitsbergen Kulkompani, statsansatte,

de ansatte i Ny-Ålesund og øvrige stemmeberettigede i Longyearbyen. Senere ble det åpnet for politiske valglistene, noe som ble gjennomført i 1993.

Den største endringen bort fra company town kom i 1989 da Store Norske Spitsbergen Kulkompanis virksomhet ble splittet opp; de "kommunale" tjenestene ble skilt ut i Svalbard Samfunnsdrift, Svalbard Næringsutvikling skulle skaffe andre næringer, og Spitsbergen Travel skulle drive med reiseliv. Store Norske Spitsbergen Kulkompani skulle nå være et rent kullgruveselskap.

Lokaldemokratiet ble fullendt med etableringen av Longyearbyen Lokalstyre i 2002. Her sitter i dag 15 valgte medlemmer fra politiske lister, og tilsvarer kommunestyrene på fastlandet.

Longyearbyen har fortsatt noen elementer av company town. Fremdeles er de fleste boligene eid av arbeidsgivere som staten, lokalstyret og de større bedriftene. Omlag 25 % av Longyearbyens befolkning skiftes ut hvert år og det er en gjennomsnittlig botid på 7 år. Bolighusene er typiske for gruvebyers midlertidighet. Husene er lange og lave, har bare to etasjer og ligner på brakker, eller de er rekkehus og småhus kjedet sammen med boder. Longyearbyen har bare noen få eneboliger. Rundt husene er det ikke gjerder, flaggstenger, hager, boder eller garasjer. Uteområdene er tomme bortsett fra parkerte biler og fargerike snøskutere. Bodene er, med få unntak, bygget fast i husene. Dette gir til sammen byen et preg av en leir, et sted der man bare er en kort tid. Husene har ikke preg av å være private hjem der man skal bo lenge. At veiene – med ett unntak – ikke har navn, men nummer, forsterker inntrykket av leir og midlertidighet. Men på folkemunne finnes det veinavn: Burmaveien på brinken ut til Hotellneset fra 1963, Melkeveien over dalen kom 1985 og stien Dramsveien fra Nybyen til brennevinsutsalget på Haugen som ble ordentlig vei i 1950.



Det første sykehuset <sup>19</sup> under påbygging i 1939-40. Den eldste delen var fra 1916 og var et av de første hus SNSK satte opp etter overtagelsen av ACC.



SNSKs første kontor <sup>20</sup> i 1920. Bygget 1918-19.

Begge foto: SNSK.

## Longyearbyen under og like etter annen verdenskrig

Svalbard var nærmest uberørt av annen verdenskrig frem til august 1941. Da ble hele befolkningen evakuert, de sovjetiske borgere til Arkangelsk og nordmennene til Storbritannia. Store Norske Spitsbergen Kullkompani ønsket å sikre sine eiendommer på Svalbard, og de allierte ønsket å følge med på de tyske aktivitetene. Derfor ble det i mai 1942 etablert en norsk garnison på Svalbard og den var der til etter krigen. Garnisonen holdt til i Longyearbyen der en av oppgavene var å holde gruver og bygninger i stand. Soldatene bodde i Gamle Longyearbyen. De etablerte en kommandoplass og flere kanonstillinger. Kommandoplassen <sup>30</sup> ble gravd ned i en brink i fjellsiden oppfor Taubanesentralen. Den har kamuflert treoverbygg, nærmest en skyttergrav med tak, og har smale åpninger med sikt mot dalen og fjorden. Kommandoplassen er restaurert av Sysselmannen på Svalbard.

På sletta like nord for Radisson Blu Polar Hotel ligger restene etter en skytestilling <sup>31</sup>. Her sto det en 12,7 mm Colt mitraljøre. Stillingen ble delvis utgravd av arkeologer i 1993. Ifølge kart fra 1944 sto det en Bofors 40 mm luftvernkanon på Skjæringa i området ved bautaen, en mitraljørestilling med vakthytte lå på sletta nord for Sysselmannsgården og en stilling lå på brinken på oversiden av Burmaveien rett etter den første brua forbi Taubanesentralen. På Hotellneset sto en 20 cm Boforskanon <sup>32</sup> og to Oerlikon 20 mm kanoner.

Tyskerne hadde en værstasjon, Bansö, i en gammel hytte i Adventdalen, og ved den gamle nordlysstasjonen i Adventdalen hadde de en enkel landingsplass for fly, mest brukt om vinteren. Ett fly ble skadet ved landing. Vraket ligger nå delvis nede i elveleiet <sup>33</sup>, ikke langt fra det gamle Nordlysobservatoriet <sup>73</sup>.

8. september 1943 ble byen angrepet med granater fra tyske skip og en landgangsstyrke. Den norske garnisonen forsvarte seg og det ble en heftig trefning med falne på begge sider. Byen ble brent og steinmurene og stubbene der husene sto er å se i området nedenfor og oppover fra kirka. I dag står bare en håndfull

bygninger igjen av det som var Longyearbyen før krigen. Det er Ahlmannkåken <sup>29</sup>, det gamle posthuset <sup>16</sup>, Transporten <sup>23</sup>, et lagerbygg <sup>12</sup> ved Transporten, uthuset til den gamle sysselmannsgården, nå den gamle arresten <sup>35</sup>, og den gamle kraftstasjonen <sup>24</sup>. I Sverdrupbyen står Arbeidermesse vest <sup>36</sup> og noen mindre bygninger. Under gammelkaia <sup>11</sup> og Taubanesentralen <sup>37</sup> er der også noen rester fra før krigen. Kirkegården <sup>38</sup> ble ikke skadet.

Store Norske Spitsbergen Kulkompani startet gjenoppbygginga av Longyearbyen sommeren 1945. De første bygningene var svenske Lenhovdabrakker. Dette var prefabrikerte lemhus. Noen står ennå; det røde Mellagret <sup>39</sup> ved siden av Ahlmannkåken, det grønne Snekkerverkstedet <sup>40</sup> nederst i Nybyen, den røde brakka <sup>41</sup> ved kullkaia på Hotellneset og muligens den grønne Danskebrakka <sup>42</sup> ved østenden av flyplassen. Staten satte i 1945 opp en brakke for sine offentlige funksjoner; sysselmann, bergmester, telegraf, post og prest. Den fikk navnet Bergmesterboligen <sup>43</sup> og ligger ved siden av Telenors bygning.



Boliger i Gamle Longyearbyen. T.v. en funksjonærbolig fra ACC-tiden. T.h. vintersjefens bolig <sup>21</sup> bygd i 1918.  
Foto: NP.



Gaten mellom brakkene i Longyearbyen i 1928.

Foto: A.B.Wilse, SNSK.



Det gamle Posthuset 16, bygd i 1936.

Foto: Alfred Rydningen, SM.



Spitsbergen  
Arbeidermessen, Longyearbyen. Aug. 1920

Arbeidermessa 18 i Gamle Longyearbyen i 1920.  
Den var bygd i 1918.

Foto: SNSK.



Den gamle bergmesterboligen 26 i 1939. Boligen ble bygget i 1931.

Foto: NP.



Gamle Longyearbyen etter det tyske angrepet 8. september 1943. Legg merke til røyken fra brannen i Gruve 2b og brakkene i Sverdrupbyen innerst t.h..

Foto: NP.

## Kirkene

### Vor Frelsers kirke paa Spitsbergen 25

Å velge plassering til et så viktig bygg som en kirke vil alltid føre til diskusjon. Lokale interesser og lokalkunnskap står mot ønsket til de som bestemmer. Slik var det også da Svalbards første kirke skulle bygges i 1921. Sommeren 1920 var direktør Karl Bay i Store Norske Spitsbergen Kulkompani, som skulle betale og eie kirka, oppe fra hovedkontoret på fastlandet og pekte ut kirketomt. Den lå for seg selv, mellom kirkegården og bebyggelsen, fritt og åpent synlig for alle. Tomta ble valgt mens selskapets ansvarlige for utbyggingen av Longyearbyen, vintersjef overingeniør Sigurd Westby, ikke var til stede. Det likte han ikke. Westby mente at Bays tomt var lite gunstig, snøsmeltingen var sen der og området ville være gjørmet. Han ville ha kirketomt i øverste bygningsrekke mot fjellfoten og på linje med familieboligene. Her ble det tidlig snøfritt og bakken var tørr. Vintersjefen ville ha kirka inne i bebyggelsen, den skulle jo ha skolestue og barna kunne ikke gå ute i ødemarken i mørketida. Bibliotek skulle også ligge i kirka, og som vintersjef ville han ikke at gruvearbeiderne skulle kaste bort kostbar tid på lange vandring-er. "Hovedkontoret vet jo ikke hva vinteren her

er, så lenge ikke direktøren har overvintret". Westbys protester møtte døve ører hos direktør Bay, og mai 1921 ble tomta stukket ut og fundamentering påbegynt.

7. juli kom direktør Bay på befaring. Hans tomt viste seg fra sin verste side og arbeiderne var gretne der de strevde i gjørma. Byggmester Vister fant også tomta ubrukkelig. Bay bøyd seg for virkeligheten og glade arbeidere forflyttet seg til Westbys tomt. Der ville kirka ligge "ikke alene vakkert, men på den best mulige plass alle ting tatt i betraktning", skriver en noe ubeskjeden Westby. Byggingen tok 50 dager. Den ble senere malt hvit utvendig.

Kirka hadde 150 sitteplasser hvorav 30 var på galleriet, og i leserommet var det plass til 48. Kirker skal ligge øst-vest med alteret i øst, men på grunn av vinden ut dalen fikk de lov å legge den etter terrenget. Søndag 28. august 1921 ble Vor Frelsers kirke paa Spitsbergen innviet. Kirkas første prest var pastor Thorleif Fredrik Østenstad. Han var ansatt året før som lærer og prest. Store Norske Spitsbergen Kulkompani bygde og eide kirka, og dekket prestens reise og opphold. Prestelønna ble delt likt med Det norske lutherske Indremisjons-selskap.



Den gamle Svalbard kirke 25. Bygd i 1921 og brent 8. september 1943 av tyske soldater.

Foto: NP.

Kirkas status var fortsatt uavklart etter at Svalbard var blitt en del av Norge i 1925. Først i 1939 vedtok Kirke- og undervisningsdepartementet å opprette stilling som sokneprest, men på grunn av krigen ble den første offentlige soknepresten, Søren Henrik Ræder Riiber, utnevnt først i 1945.

Under evakueringa i 1941 tok daværende prest, Just Phillip Christian Kruse, med seg altersølv, dåpsfatet, dåpskannen og kirkas bøker på ferden til Skottland og England. Kirka ble brent av tyske soldater i 1943. Kirketufta etter den første kirka kan sees under den røde brakka, Formannshuset, som ligger rett sør for Longyearbyen barnehage.

### Svalbard kirke

Det tok tid å få opp et nytt kirkebygg, og først i 1956 ble grunnsteinen til en ny kirke lagt ned. Den ble påbegynt i 1957, og kunne endelig innvies og vigles den 14. august 1958 <sup>17</sup>. De gamle alterlysestakene i sølv, som var en gave fra Kong Haakon og dronning Maud, samt dåpskanne og dåpsfat, er i dag på plass

i den nye Svalbard kirke. Den er verdens nordligste kirke. Den er alltid åpen og er en inkluderende kirke, uavhengig av nasjonalitet og kirketilhørighet. Kirka er tegnet av arkitekt Hans Magnus, Oslo. Bildet over alteret i kirka er av kunstner Kaare Mikkelsen Jonsborg.

### Longyearbyen kirkegård

I august 1917 anla Store Norske Spitsbergen Kulkompani en kirkegård ca. 300 meter oppover dalen fra bebyggelsen <sup>38</sup>. Den erstattet den gamle gravplassen som Arctic Coal Company hadde hatt på Hotellneset. Kirkegården ligger mot fjellet, bak en lav grusrygg som skjuler den fra byen. Som ny lå kirkegården innenfor en lav steinmur. Muren var mer en ring av grove stein enn en fin tørrmur, men den var litt høyere ved porten og i hjørnene. Kirkegården ble anlagt for å begrave to som døde av sykdom tidlig på året 1917. I oktober 1918 døde syv gruvarbeidere i spanskesyken, og de ble begravd på den nye kirkegården. Frykten for smitten gjorde at de kom raskt i jorden.



Kong Olav 5. på Longyearbyen kirkegård 1961 <sup>38</sup>. Kongen la da ned en krans på graven til kaptein Trond Astrup Vigtel. Han var kommandant for den norske garnisonen i Longyearbyen og falt i kamp under det tyske angrepet 8. september 1943.

Foto: Herta Grøndal.





Svalbard kirke i 2012 <sup>17</sup>.

Foto: Tone J. Sund.



Den gamle skolen <sup>23</sup> underbygging i 1938.  
T.h. postkontoret fra 1936 <sup>27</sup>.

Foto: NP.

I juli 1919 ble kirkegården vigslet av en prest, og bare et halvt år etterpå kom eksplosjonsulykken i Gruve 1a. Fire av de 26 som omkom ligger begravd på kirkegården. Det gjør også kaptein Trond Astrup Vigtel, som falt da den norske garnison forsvarte seg mot det tyske angrepet 8. september 1943. Det er totalt 34 graver på kirkegården. De gamle trekorsene ble skiftet ut med nye på 1980-tallet, og kirkegården ligger nå innenfor et gjerde av gruvebor og kjetting. Kirkegården er automatisk fredet, men er fortsatt i bruk som urnelund. For å bli gravlagt her, må man ha vært bosatt på Svalbard.

### Skole

Ikke lenge etter at Store Norske Spitsbergen Kulkompani overtok i 1916 kom det noen få familier med barn. For å ta seg av barna, ble det i 1920 ansatt en prest som også ble pålagt å være lærer. Undervisningen foregikk de første årene i kirkas <sup>25</sup> leseværelse og bibliotek. Presten fungerte som lærer helt fram til 1954.

Først i 1937 ble bruksskolen i Longyearbyen lovfestet. Året etter sto en egen skolebygning ferdig, og året deretter igjen, ble det ansatt en kvinnelig hjelpelærer.

Allerede i 1946 startet skolen i Longyearbyen opp igjen etter evakueringa under annen verdenskrig, i en nybygd leilighet i et av husene på Haugen. I 1951 kunne skolen flytte inn i moderne lokaler på forsamlingshuset eller "Huset" <sup>45</sup>, der det også var et bibliotek.

Den private realskolen, som ble startet opp i 1964, ble avviklet i 1971 samtidig som 9-årig grunnskole ble innført i Longyearbyen. Samme høst flyttet skolen inn i nytt, moderne skolebygg med både gymsal og svømmebasseng.

Norges siste verksskole ble avviklet i 1976, og Staten, ved Kirke- utdannings- og forskningsdepartementet, overtok driften av skolen. Fra 1977 fikk skolen en videregående avdeling. Longyearbyen skole er verdens nordligste skole. I 1926 var det bare 16 elever i skolen, mens det i skoleåret 2012-2013 var 228 elever i grunnskolen og 46 elever på videregående avdeling.

# Kulldrifta C

## Kull

Kull er komprimert og omdannet plantemateriale fra forhistoriske sumper og torvmyrer. Avhenging av alder og lagringsforhold kan kullet forekomme i ulike former. Kullet rundt Longyearbyen ble dannet i den geologiske periode kalt tertiær (2–65 millioner år siden) og er noe av det yngste steinkullet som finnes. Den har høyt gassinnhold og lavt innhold av fosfor og svovel, noe som øker verdien. Kullet egner seg til dampmaskiner, energikull og metallurgisk industri. Kullagene, eller fløtsen, ligger nesten horisontalt i fjellene rundt Longyeardalen og Adventdalen. Fløtsen har en tykkelse på fra 1,20-1,60 meter og mindre. Der er ikke mulig med drift på fløts lavere enn 0,70 meter.

## Gruvedrift

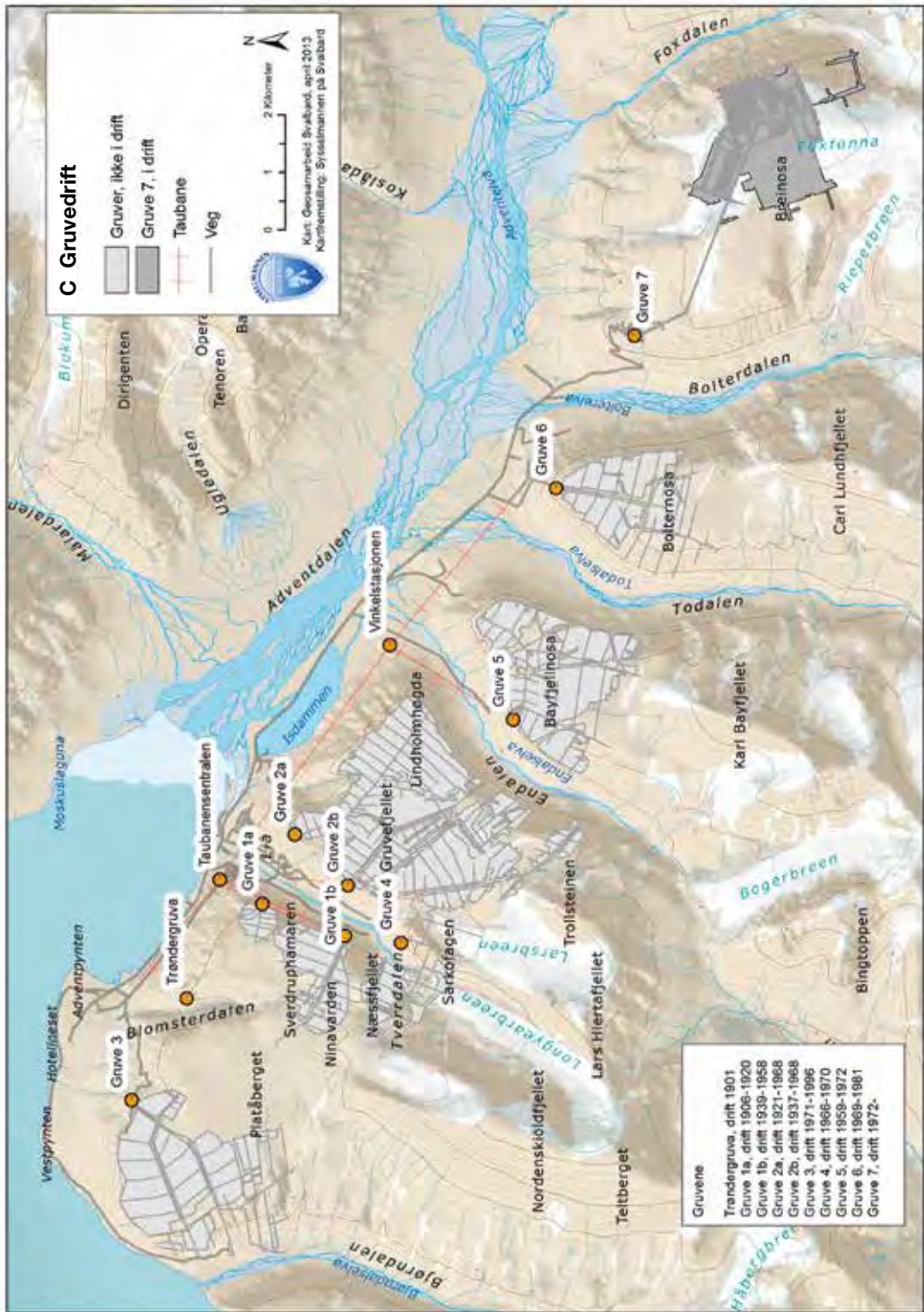
Før en gruve settes i drift gjøres det undersøkelser for å kjenne geologien og finne kullagets tykkelse og utstrekning. Så begynner klargjøring av gruva, kalt oppfaring. Det føres frem vei, strøm og taubane, og daganlegget bygges. Alle gruvene i byen, unntatt Gruve 3 **6** og 4 **7**, har inngang oppe i bratte fjellsider. Daganlegg kalles de bygningene som ligger ved gruveåpningene. Der er det verksteder, kontor og kullsilos der kull fra gruva lastes over i taubane eller bil. Opp til daganlegget går det sti, vei eller skinnbane kalt gruveheis eller folkeheis. Så gjøres det indre av gruva klar ved at det sprenges ut stein for å lage gruveganger. Ved noen gruver som Gruve 3 og Gruve 1b **3**, er det store tipper med stein. Dette er stein som tas ut for å komme til kullet. De største steintippene er fra Gruve 3 og ligger i Bjørndalen.

Gruver kan ha ganger som har åpninger forskjellige steder, slik som ventilasjonsåpninger og rømningsveier. I gruvegangene legges det strøm, skinner og ordnes med hvilerom, kalt opphold. Det monteres ventilasjonsvifter og sikringsutstyr, det legges ut steinstøv til vern mot eksplosjoner og selve utstyret for å ta ut kullet bringes inn. Oppfaringen kan ta et par år.

En gruve drives så lenge det finnes drivverdig kull; den legges ned når den er tom, når det er for mye stein i kullet eller når geologien gjør driftsforholdene for vanskelige. Gruvedrift er en virksomhet som alltid er på vandring. Når en gruve er tom, etableres en ny. Store Norske Spitsbergen Kulkompani har fra 1916 til 2011 drevet ut ca. 24 millioner tonn kull i sine gruver i Longyearbyen.

## De første gruvene

Den engelske hvalfanger Jonas Pool fant kull på Svalbard i 1610. I 1869 og 1871 seilte briten James Lamont til Svalbard med sin yacht. Et av årene tok han ut flere sekker kull i nærheten av det som senere ble Gruve 3 **6**. Gruva kalte han "Diana" etter navnet på båten. Dette er den første bruken av kull som er kjent i Longyearbyen. I 1901 hadde Trondhjem-Spitsbergen Kulkompani en liten gruve på østsida av Blomsterdalen **1**. Det var den Longyear kjøpte i 1905. Det var kullet i fjellet som bestemte hvor Longyearbyen skulle ligge.



Nr på kartet	Gruvenavn	Høyde over havet	Driftsperiode	Type drift	Transport	Kullag
1	Trøndergruva	225 m	Drift 1901			Ukjent
2	Gruve 1a, Amerikanergruva	230 m	Oppfaring 1905 Drift 1906-1920	Først rom og pilar, så stossedrift	Taubane	Ca. 1 m
3	Gruve 1b	185 m	Drift 1939-1958 Stans 1941-45 og 1954-55	Avanserende stossedrift	Taubane	0,70-0,90 m
4	Gruve 2a	274 m	Oppfaring 1913 og fra 1918 Drift 1921-1968 Stans 1941-1945	Avanserende stossedrift	Taubane	ca. 0,70-1,00 m
5	Gruve 2b	230 m	Oppfaring, drift 1937-1968	Avanserende stossedrift	Taubane	0,70-1,00 m
6	Gruve 3	160 m	Påvist 1913, oppfaring fra 1969, drift 1971-1996	Retirerende stossedrift	Bil	0,80-0,90 m
7	Gruve 4	160 m	Oppfaring 1954-1960, drift 1966-1970		Gruvebane under Longyearbreen og Sarkofagen til Gruve 2b's taubane. Gruvebane fra Gruve 1b over Løwøbrua.	0,70-0,80 m
8	Gruve 5	260 m	Oppfaring 1956 Drift 1959-1972	Retirerende stossedrift	Taubane med vinkelstasjon.	0,70-0,80 m
9	Gruve 6	323 m	Prøvedrift 1964-1965 Oppfaring 1967-1969 Drift 1969-1981	Retirerende stossedrift	Taubane	1,00-0,70 m
10	Gruve 7	390 m	Oppfaring 1966-1972 Drift 1972 -	Mekanisert stossedrift fra 1975-76. Continuous miner fra ca 1983, Rom og pilar.	Bil til Gruve 6 og taubane videre. Fra 1987 bil.	1,40-1,60

### Ordforklaringer

**Strosse:** Der kullet brytes med sprengning eller mekanisk.

**Stoll:** Gruvegang med dagåpning, brukes til transport.

**Fløts:** Kullag avgrenset av andre bergarter over og under.

**Rom og pilar:** Kullet drives ut i rom mellom pilarer av kull som blir stående igjen for å holde taket, "hengen" oppe.

**Retirerende stossedrift:** Det føres to tunneller, tverrslag, fra hovedgangen. Tverrslagene er parallellt med avstand 300-400 meter. Inne i fjellet forbindes tverrslagene med en tunell, parallellt med hovedgangen. Tunnellen er strossepanelet der kullet tas ut mens man arbeider seg tilbake, retirerer, mot hovedgangen.

**Avanserende stossedrift:** Kullet brytes fra hovedgangens sider og innover i fjellet.

**Continuous miner:** Elektrisk drevet maskin med et roterende hjul med tenner i fronten som kutter løs kullet.

**Kibb:** Hengende jernvogner for transport av kull med taubane.



Longyearbyens første taubane ble bygget i 1906. Den gikk fra Gruve 1a, Amerikanergruva, og til kullagret og videre til lastekaia som ligger til venstre i bilde. Denne taubanen var i drift til 1920. Foto SNSK.

### Taubanen (kulltransport)

Fra hele Longyearbyen ser man en stor, grå bygning på tynne bein. Og man ser at det går rekker av trebukker fra den og ut i flere retninger. Taubanesentralen er selve "hertet" i taubaneanlegget. I Longyearbyen ligger alle gruvene, unntatt Gruve 3 og 4, høyt oppe i bratte fjellsider. Her var det ikke mulig å lagre kull, og lagre måtte man, for fjordisen hindret ofte all skipstrafikk i ca. seks måneder hver vinter. John M. Longyear valgte taubane som transportmiddel. Kanskje fikk han ideen fra Kulkompagniet Trondhjem-Spitsbergen som brukte taubane i gruva ved Blomsterdalen ① 1901.

Longyear bygde sin første taubane i 1906. Den gikk fra Amerikanergruva, Gruve 1a ② og til lagerplassen og lastekaia. Det var en bane der de fulle, tunge vognene trakk de tomme, lette opp (kalles en bremsebane). Om vinteren ble kullet lagret nedenfor der Taubanesentralen ③ er i dag. Om sommeren var det samtidig skipslastning med taubanen fra gruva og fra vinterlageret med firespors skinnebane. Denne gikk ned på kaia med to spor ut til skipet.

Det var kun én bane frem til 1921. Da la Store Norske Spitsbergen Kulkompani en bane fra den nye Gruve 2a ④. Banen gikk over dalen på seks høye stålbukker. Det var den eneste banen med slike bukker og de ble ødelagt ved evakueringen i 1941. Det ble drevet ut så mye kull at lagerplassen ved Taubanesentralen ble for liten og en ny ble anlagt på Hotellneset, kalt Nesset. Det ble bygget en taubane dit i 1921 og der banene møtte banen fra Gruve 1a ble det en krysningsstasjon. Det ble starten på Taubanesentralen ⑤. På slutten av 1930-tallet åpnet Store Norske Spitsbergen Kulkompani to gruver innerst i Longyeardalen, Gruve 1b ③ og 2b ⑤. Begge fikk lange rekker med trebukker og de fleste står i dag. Det beste var å legge bukkene i rette linjer og med fall fra gruva. Det krevde minst trekkraft. Men rett linje fra Gruve 2b ville gå gjennom bebyggelse i Gamle Longyearbyen. Løsningen ble Kurven, ④ en knekk på bukkrekka.

Taubane var løsningen når det ikke var mulig å anlegge vei i de bratte og løse fjellsidene. Transport langs bakken ville kreve mye folk og hester og ofte bli hindret av styggevær og snø og av mørke om vinteren. Taubaner var billig og enkelt å bygge, og de kunne flyttes og forlenges.

Taubanebukkene er av rundtømmer og plank som holdes sammen med jernbolter. Kullet lå i jernvogner, kibber, som hang i bærekablene. I daganlegget tømte gruvevognene kullet i store tresiloer. Taubanen gikk inn under siloene og når de ble åpnet, styrtet kullet ned i kibben. Gruve 2a, 6 og 7 lå i så bratt fjell at kullet måtte sendes i en renne ned til silo og taubane. Hver kibb tok 700 kilo kull og hastigheten var tre kibb i minuttet, eller 180 kibb i timen. Maskineriet i sentralen trakk kibbene fra gruve til lagringsplassen. Der ble kibbene tippet rundt, tømte og gikk hengende opp ned via sentralen tilbake til gruvesiloene.

### Taubanesentralen

Den som styrte sentralen, den såkalte "taubanegeneralen" hadde mye makt - det var han som bestemte hvilken gruve som fikk sende sitt kull videre til lager og kai. Når flere gruver var i drift var Taubanesentralen <sup>37</sup> som en jernbanestasjon med skinner og vogner i taket. Den stoppet og penset banene etter hvilken som skulle ut til lagringsplassen. Sentralen hadde smørestasjon og plass for spleising av kabel. Under lå smia som reparerte kibber og utstyr. Sentralen sørget for at kraftstasjonen fikk kull. Det gikk i en renne til kraftstasjonen som lå rett nedenfor sentralen. De som arbeidet på taubanen hadde ansvaret for banene, sentralen, renseverket og kullagret. Det var drift, reparasjon og vedlikehold av vinkelstasjonen, kabelstrammere, bukker og spleis og strekking av kabler. Arbeiderne gikk skift, slik som i gruva. Skiftet var på seks kjøpere og seks reparatører, herav to i smia.

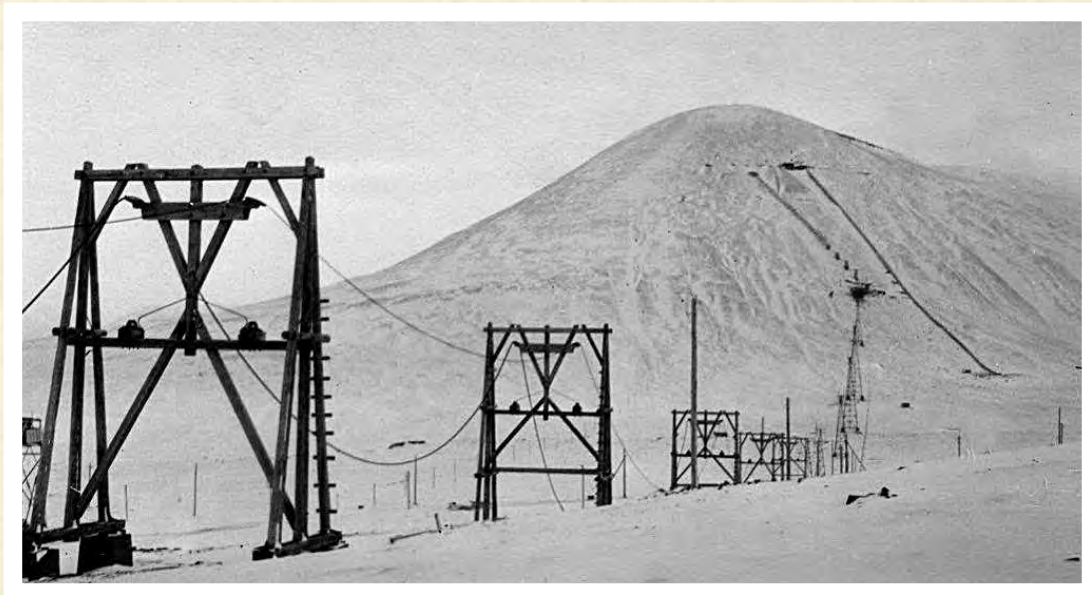
Taubanen var en arbeidsplass i kulde, støv og støy. Den var kanskje den tøffeste arbeidsplassen, for de arbeidet ute i all salgs vær, mens gruvearbeiderne jobbet "inne". Vind, snø, is og temperatur krevde stramming av kablene med lodd. Smøreren hadde en viktig jobb. Han sørget for at kabelhjulene på bukkene gikk rundt uansett vær. Dersom vindstyrken ble over 25 meter per sekund, ble banen stanset fordi fulle og tomme kibber kunne slå borti hverandre. Kibbjagerne sleit inne i sentralen. Det var de som skjøv de fulle kibbene fra gruvebanene og over til banen ut til Nesset.

Det var en stor forbedring da det i 1957 kom kjedeoverføring mellom banene. Taubanen gikk dag og natt, året rundt, kun avbrutt av vedlikehold og en stans ved årsskiftet. I julen gikk det julekibb. Det var en kibb som var malt med julemotiver og pyntet med lys. Taubanefolkene var en sammensveiset gjeng med eget bord på Huset <sup>45</sup> og hytte på Deltanaset.

Taubanesentralen ble delvis ødelagt ved det tyske angrepet i september 1943. I 1957 ble Taubanesentralen gjenoppbygd og den kjørte kull fra i alt seks gruver. I 1959 ble Gruve 5 <sup>8</sup> satt i drift. Det var den første utenfor Longyeardalen. Den lå et stykke inn i Adventdalen og banen gikk via en vinkelstasjon <sup>48</sup> opp til siloen i Endalen, en lengde på ca 7,5 km. Bane fra Gruve 5 gikk 2,5 meter per sekund og fraktet 125 tonn om dagen. Avstanden mellom kibbene skulle være 48,5 m. Det ble justert fortløpende på hver stasjon. Ved Vinkelstasjonen står et skilt med teksten "SE OPP FOR KIBB". En advarsel om at det kunne falle kull fra kibbene.

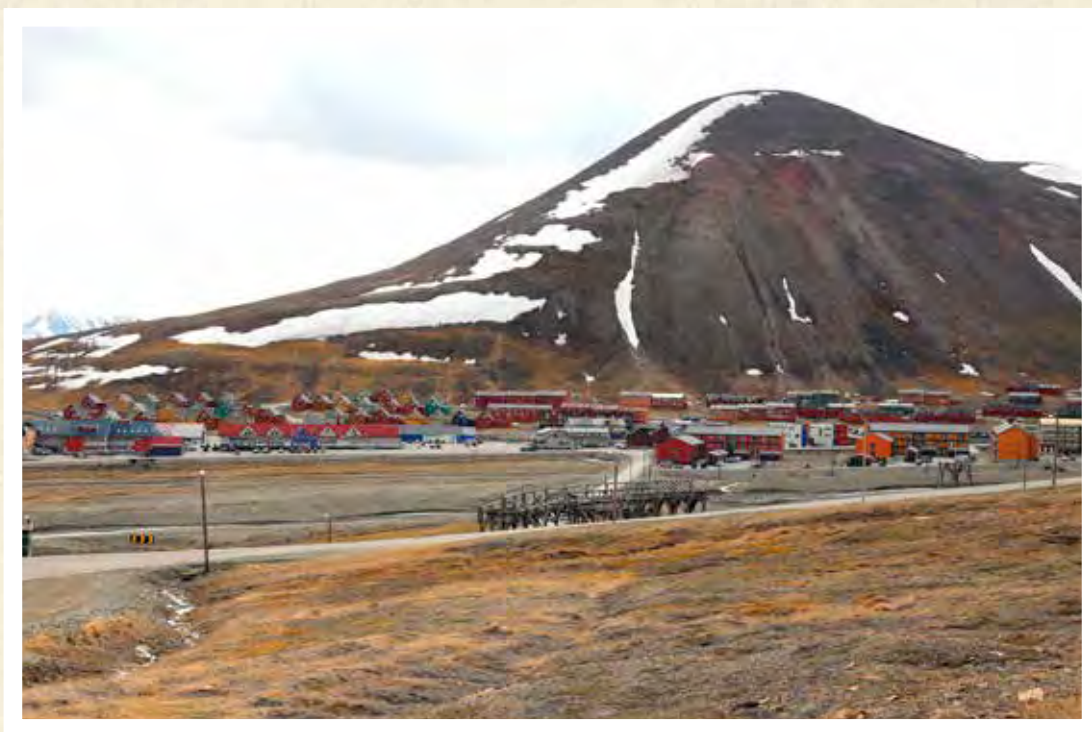
Det var mer kull i Adventdalen, og i 1969 åpnet Gruve 6 <sup>9</sup>. Taubanen ble forlenget med 3,8 kilometer fra vinkelstasjonen. Dette var den siste taubanen som ble bygget. Disse banene står ennå og Vinkelstasjonen, der banen fra Gruve 5 kommer innpå, ble restaurert og lyssatt i 2010-11. Gruve 7 <sup>10</sup>, den innerste gruva i Adventdalen, ligger lengst fra Taubanesentralen. Da Sjuva, som den kalles, kom i drift i 1983 ble ikke taubanen forlenget fra Gruve 6. Kullet gikk i en renne ned til en silo ved fjellfoten. Herfra ble det kjørt i bil til siloen ved Gruve 6 og der tatt inn på taubanen. Drift av taubanen kun for Gruve 7 ble dyrere enn biltransport og årsskiftet 1987-88 ble taubanen lagt ned. 60 års taubanehistorie var slutt. Store Norske Spitsbergen Kulkompani ønsket å ta vare på sentralen, og det ble gjort.

Fra Taubanesentralen <sup>37</sup> og ut til første strammestasjon, mot Hotellneset, står bukkene med kabler og kibber.



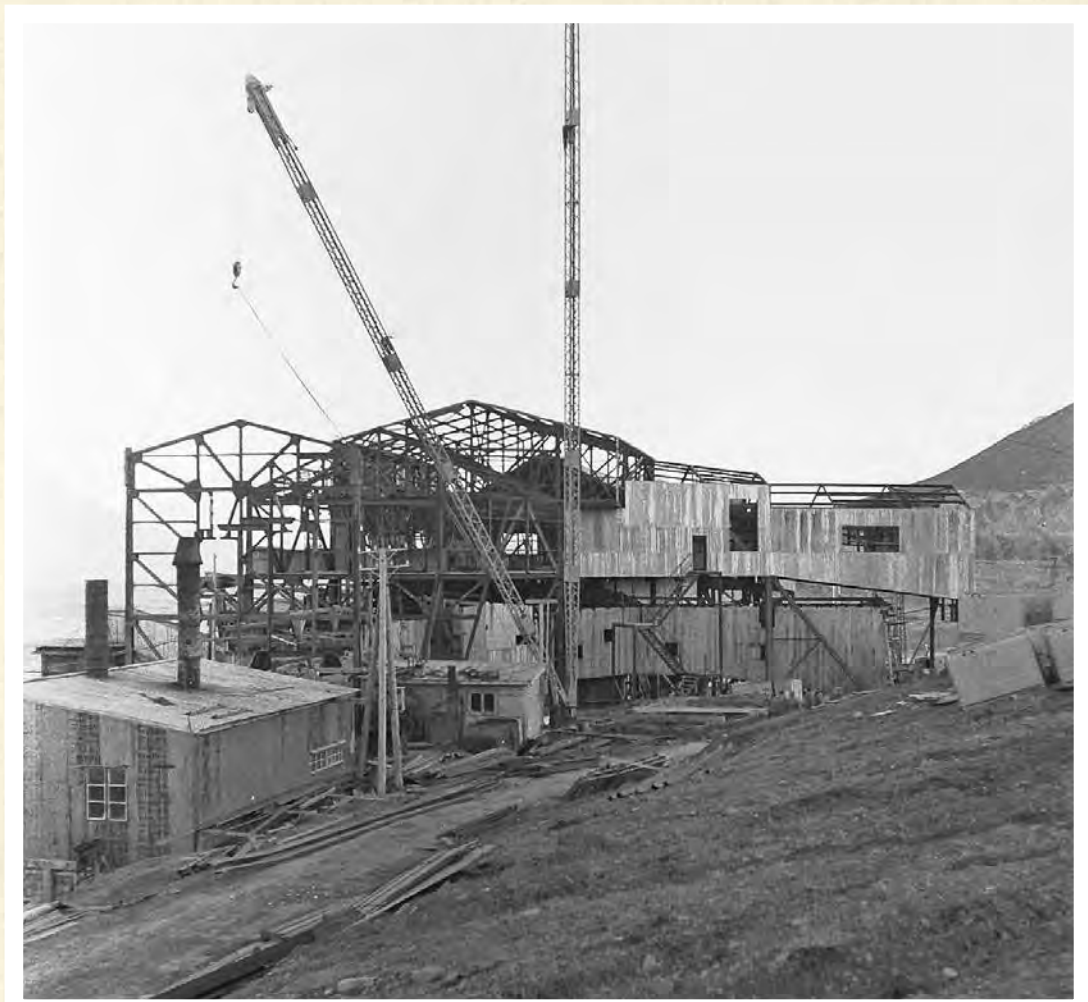
Gruve 2 a med taubane under bygging i 1920 ④. T.h daganlegget øverst med folkeheisen ned til dalbunnen. Legg merke til taubanenbukkene av stål nede i dalen.

Foto: SNSK.



I 2013 ser man rester av Gruve 2a's ④ daganlegg t.h. oppe i Sukkertoppen.

Foto: Tone J. Sund, SMS.




Taubanesentralen under gjenoppbygging i 1957 . Den ble bygd på samme sted som den første fra 1921.

Foto SNSK.

Deler av taubaneanlegget er automatisk fredet; det som er igjen av banene fra Gruve 1 a og b, Gruve 2 a og b og banen ut til Hotellneset. Riksantikvaren fredet i 2003 taubanesentralen og de delene av taubanen som er yngre enn 1946 ved vedtak.

Vedtaksfredning er en verneform som er sjelden brukt; hittil er det bare ett annet vedtaksfredet anlegg på Svalbard, forskningsstasjonen Kinnvika på Nordaustlandet fra

1957-59. Fredningen omfatter taubaneanlegget til Gruve 5 og 6 med silostasjoner, vinkelstasjonen i Endalen, 100 bukker, fire strammestasjoner og Taubanesentralen med taubanelagret. Taubaneanlegget er fredet fordi det er en viktig del av Longyearbyens gruvehistorie og fordi det, slik det står i fredningsvedtaket, "gir et konkret og lettfattelig bilde av kulletts vei fra gruvene til utskipningskaaien" og "forteller om de tekniske løsninger knyttet til denne transportformen".





Taubanen fra Gruve 2a **4** i 1921. De seks nærmeste bukkene er av stål og ble kalt tårn.

Foto: SNSK.



Taubanen fra Gruve 2b **5** under oppføring i 1937.

Foto SNSK.

# Skjæringa D



Den gamle sysselmannsgården <sup>49</sup>. Bygd i 1934 av overvintrende sysselmannsfullmektig Helge Ingstad. Den lille bygningen t.v. står i dag.

Foto: NP

Skjæringa var den delen av Longyearbyen som først fikk eget navn. Den bratte brinken lå bokstavelig talt i veien når varer og folk skulle fra kaia og opp til gruva. Det løste Arctic Coal Co. ved å grave en skjæring gjennom brinken. Her la de en smal skinnegang som ikke var brattere enn at hestene klarte å tekke opp trallene. Slik fikk Skjæringa sitt navn.

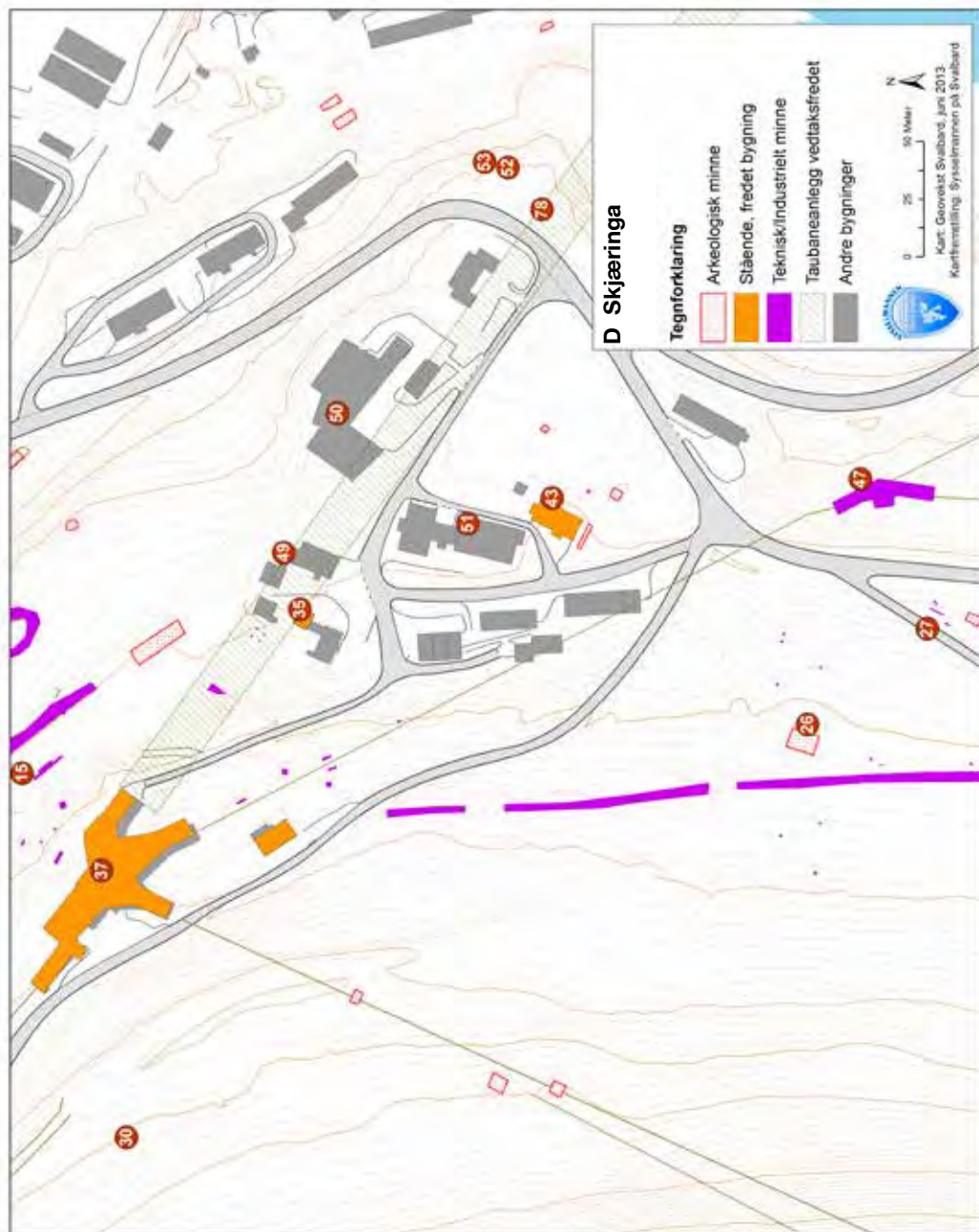
Skjæringa ligger høyt og fritt med god utsikt til Adventfjorden. Her ble det norske splittflagg heist 14. august 1925 da Norge overtok suvereniteten over Svalbard. Dette, og utsikten, var nok en av grunnene til at Sysselmanen på Svalbard ved Helge Ingstad, i 1934 la sin bolig med kontor her <sup>49</sup>. Den første sysselmannsgården var på én etasje med to små uthus og en hundegård og lå ikke langt unna der en

annen statlig institusjon, Bergmesteren for Svalbard, hadde etablert seg i 1931. Bergmesteren har på vegne av staten det faglige ansvar for bergverksvirksomheten. Med de to statlige etatene på plass var Skjæringa blitt Statens tilholdssted i Longyearbyen. Begge husene ble brent av tyske soldater i 1943. Ett av Sysselmannens uthus ble stående. Av den gamle Bergmesterboligen sees bare stubbene etter pelene som var under huset.



Flaggheisingen på Skjæringa 14. august 1925 da Svalbard ble en del av Norge. Midt på bildet skjæringen med skinnebanen mellom Sjøområdet og Gamle Longyearbyen.

Foto: NP.





Spisshusene 83 i 2012.

Foto: Tone J. Sund

Sommeren 1945 satte staten opp et svensk ferdighus på Skjæringa. Det var en brakke, som skulle huse alle de statlige tjenestene. Her fikk sysselmann, bergmester, postmester og telegrafbestyrer kontorer og hvert sitt soverom. De hadde felles spiserom og en kokk, som sto for matlagingen. Trangt var det trolig når fangstfolk, forskere og offentlige gjester skulle spise og sove der. Huset heter i dag Bergmesterboligen 43. Den hadde det offisielle navnet Administrasjonsbygningen, men på folkemunne ble den også kalt både Posthuset, Telegrafan og Svenskehuset.

Brakkelivet var midlertidig. I 1949 flyttet sysselmannen inn i den nye sysselmannsgården 49. Den ligger på samme sted som den gamle og er tegnet av Eindride Slaatto. Sysselmannsgården minner om eventyrenes kongsgård i middelalderen. Bygningene ligger i en firkant rundt et tun med en stor port. På den ene siden ligger den lange, røde "kongsgården" i to etasjer. I det ene hjørnet av gården, som vender mot fjorden, står det et tre etasjer høyt, hvitt murtårn med små, smale vinduer. Tårnet ser ut som det tilhører en borg, noe som trolig var intensjonen. Inntil tårnet ligger peisestua, Gildehallen, laftet i rundtømmer. Så kommer en port mot nord og de to små husene, gjestehytta og stabburet. Fullmektigboligen avslutter tunet. Det lille tilbygget nærmest stabburet er det eneste bevarte huset fra Ingstads sysselmannsgård fra 1934. Det har vært brukt som arrest og er i dag uthus. Utenfor tunet ligger Sysselmannens garasje, en av få garasjer for privatbiler i Longyearbyen.

Sysselmansfruen Liv Balstad skriver følgende i boka **Nord for det øde hav** fra 1955 om en samtale hun hadde med arkitekt Eindride Slaatto i Longyearbyen;

*"Stadig snakket vi to om Valdres om skogen der, fjellene, vannene. Men aller mest om skogen og da blinket det nok i øynene mine. Jeg husker en dag vi satt slik og pratet om skogen der hjemme, da reiste Eindride seg og gikk til vinduet, og stirret ut over det nakne landskapet, lenge. "Liv," sa han. "Jeg skal bringe skogen inn i stua til deg!". Hver gang jeg sitter i peisestua i den nye Sysselmannsgården, husker jeg de ordene og gleder meg over måten han holdt løftet sitt på". Sysselmannsgården fikk derfor en laftet peisestue.*

Sysselmannsgården ble restaurert i 2010 -11. Sysselmannen fikk eget kontorbygg 50, kalt "Palasset" på folkemunne, like ved gården i 1978. Her flyttet Bergmesteren inn i 1989, etter at en kontorfløy ble bygd til. Kontoret brant i 1995 og det kontorbygget vi ser i dag ble ferdig i 1998 og er tegnet av Jarmund & Vignsnæs arkitekter.

Før krigen drev Store Norske Spitsbergen Kulkompani post og telegraf slik de styrte resten av byen. Etter krigen tok staten ansvaret for disse tjenestene. Postkontoret flyttet inn i Huset 45 da det sto ferdig i 1951. I 1954 var

Televerkets nye anlegg ferdig med bolig, kontor, master og telegrafstasjon 51. Det ligger mellom Sysselmannsgården og Bergmesterboligen. Nærmeste nabo oppover dalen er Svalbard kirke 17. Dermed lå fire statsinstitusjoner på rad. I 1979 fikk også Statsbygg, en stor eiendomsforvalter i byen, kontor bak Televerket, og da var Skjæringa som statens sted fullbrakt.

Bergmesterboligen 43 var ett av de første husene som ble satt opp i Longyearbyen etter krigen. Det var en lemmebrakke til midlertidig bruk og derfor ikke solid bygd. I 1989 ønsket staten å rive brakka. Bergmesteren og Sysselmannen satte seg sterkt imot dette. De la vekt på husets bygningshistoriske verdi og betydning i Norges satsing på Svalbard etter krigen. Den var reist etter et vedtak av den norske regjering i London i 1945. Protestene førte frem. I 1992 ble Bergmesterboligen restaurert. Diskusjonen om hva som skulle gjøres med den og restaureringa ble viktig for myndighetenes og Svalbard befolknings forståelse av kulturminnevernet på Svalbard. I 1992 kom en ny forskrift for kulturminner på Svalbard, der alle faste kulturminner eldre enn 1946 er automatisk fredet - det omfatter også Bergmesterboligen.

Skjæringa er Longyearbyens offentlige høytidsplass. Her står byens offisielle flaggstang, 52 ikke langt unna der flaggstanga som ble reist og brukt første gang 14. august 1925 stod. Det var den dagen da Svalbard ble en del av kongeriket Norge. Her avsluttes hvert år 1. - og 17.- maitogene med taler og kranse- nedleggelse. Klokketårnet 53 på Skjæringa ble reist i 1949. Klokka var støpt på Store Norske Spitsbergen Kulkompanis mekaniske verksted. Ideen kom fra bergmannsklokka på Røros. Klokka ble brukt som kirkeklokke frem til Svalbard kirke ble reist i 1958.

### Byen som vandrer

Longyearbyen består av mange bydeler. Arbeidernes brakker lå fram til 1950-tallet så nær gruvene som var i drift som mulig. Det begynte med Gruve 1a 2 og det som i dag kalles Gamle Longyearbyen. Deretter ble Svedrupbyen etablert i 1938 ved Gruve 1b 3.

Store Norske Spitsbergen Kulkompanis satsing etter 2. verdenskrig krevde enda flere boliger. Byen tok da skrittet over dalen fra Svedrupbyen og Nybyen ble anlagt ved Gruve 2b. Samtidig fikk selskapets administrasjon sin egen bydel, Haugen. Her kom kontor, sykehus, funksjonærmesse og boliger og byen hadde tatt et skritt til nedover dalen. Resultatet av dette var at arbeiderne, funksjonærene og de statsansatte hadde hver sin bydel.

Samtidig med at Gruve 5 8 i Endalen og 6 9 i Todalen som kom på 1950- og 60-tallet kom kravene til flere boliger med bedre standard for familiene. Byen flyttet ikke til disse to nye gruvene, men beveget seg videre nedover dalen fra Haugen, mot fjorden. De første boligene kom her i 1968, og så ble Lia bebyggt utover 1970-årene med de karakteristiske spisshusene 33, også kalt "Indianerlandsbyen". Boligene lå alle på østsiden av Hilmar Rekstens vei, oppkalt etter Store Norske Spitsbergen Kulkompanis store aksjeeier og styreformann fra krigen til 1962.

I 1981 kom Blåmyra hybelhus 55 nede under Sukkertoppen. Her skulle gruvearbeiderne få bedre boforhold enn tomannsrommene i Nybyen. Sammen med gruvearbeiderne måtte man flytte de andre funksjonene fra Nybyen. I 1985 kom Lompensenteret 56 med gruvebad. Kafé Busen ble åpnet i samme hus som erstatning for Stormessa 57. Butikken, Sundt 58, flyttet fra Nybyen i 1992. Disse bygningene dannet sentrumsområdet sammen med post- og bankbygget 59, Kullungen barnehage 60 og Longyearbyen sykehus 61 og flere butikker. Nye boliger la seg i skråninga under Sukkertoppen og da UNIS-bygget, nå Svalbards forskningspark 62, kom helt nede ved fjorden i 1995, hadde byen vandret dalen opp og ned og var tilbake der den kom i land ved Adventfjordens strand i 1906.

# Sverdrupbyen E



*Sverdrupbyen og Gruve 1b i 1939. Anlagt i 1938. Gruvens daganlegg ble revet i 1982, Brakkene ble brent i 1985.*

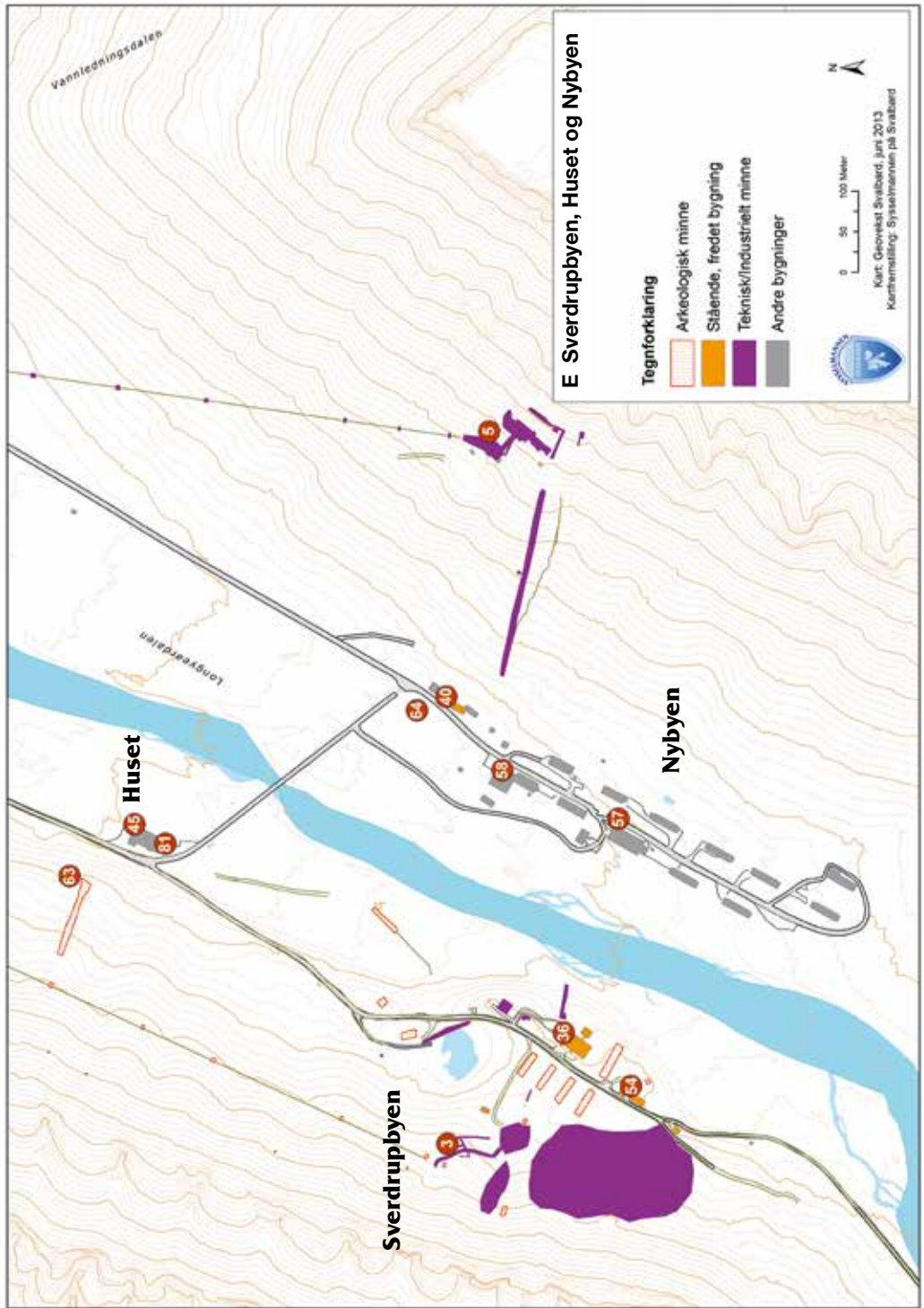
*Foto: SNSK.*

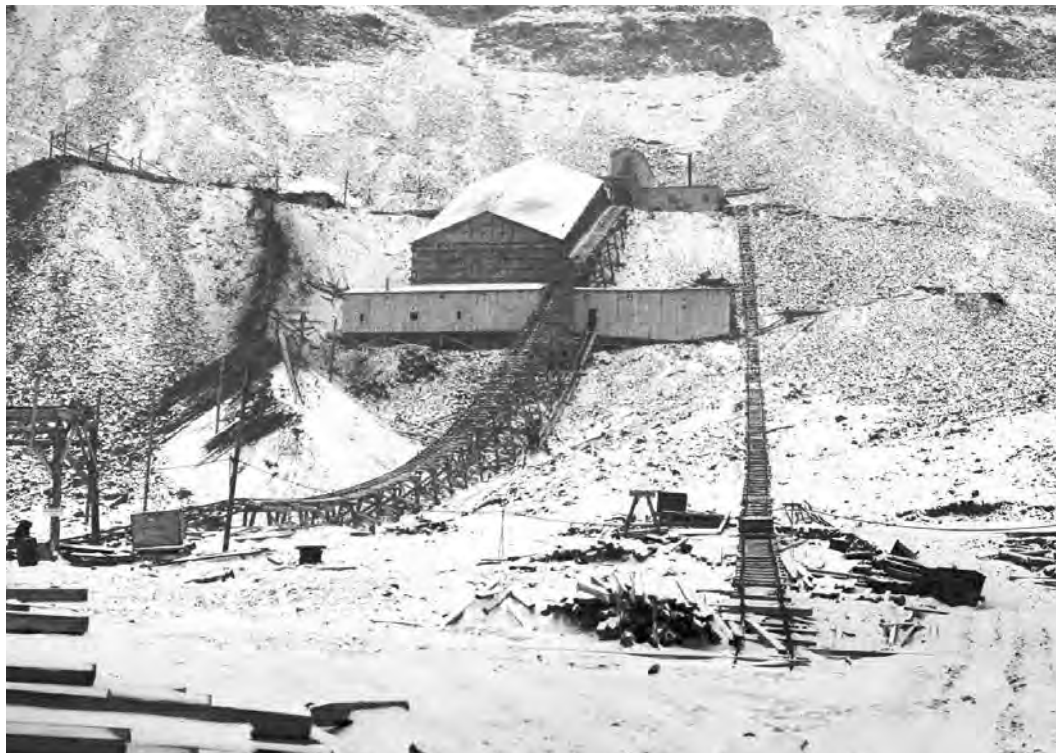
I 1937 var Gruve 2a drevet tom og Store Norske Spitsbergen Kulkompani måtte se seg om etter en ny gruve. Gruve 1a var blitt stengt etter eksplosjonsulykken i 1920, men kullaget kunne følges innover dalsiden. Det ble vedtatt å åpne en ny gruve, Gruve 1b <sup>3</sup>, innerst i dalen og bygge en leir der for å huse busen, de gruvearbeiderne som skulle drive gruva. Direktør Einar Sverdrup var drivkraften bak den satsingen, og leiren fikk hans navn, Sverdrupbyen.

I 1938 ble det anlagt en tre kilometer lang vei fra Gamle Longyearbyen, og det ble ført frem en kraftledning. Høsten 1938 ble den første brakka reist, den som senere ble nr 5, også kalt Femma og Fjøsen. Den ble regnet som god og varm, kanskje fordi den lå nærmest fyrhuset? Femma lå rett sør for messa, Arbeidermesse vest <sup>36</sup> som ble reist våren 1939. Det ble anlagt lomp i kjelleren. Lompen er et vaskerom med skifte til arbeidsklær. Dette var noe nytt, og grunnen var at man ønsket å unngå vannsøl i brakkene. I 1939 ble taubanen mellom Gruve 1b og Taubanesentralen reist.

Det ble oppført en flermannsbolig på brinken nord for Arbeidermesse vest og på forvinteren kom brakke 2. Våren 1939 ble tre brakker satt opp. Brakkene hadde plass til 56 mann i tomannsrom og lå vinkelrett på dalen, mens Arbeidermesse vest med fyrhus, lå i dalens retning. Brakkene hadde to etasjer, noe som var nytt i Longyearbyen. Det ble også oppført en bolig nord for Arbeidermesse vest. Sverdrupbyen var et selvbetjent lite samfunn med boliger, messe, fyrhus og gruve. Byen hadde tatt et langt skritt på sin vandring i dalen.

160 mann startet gruve drifta i oktober 1939, og det var beregnet en årsproduksjon på 100 000 tonn. I 1940 var det etablert en hovedstoll, en tunell, på 600 meter med tre strosser eller driftssteder. Det var stall til hester i gruva, de hadde også eget "opphold", som hvilerom i gruva kalles. Gruveverkstedet i daganlegget var i to etasjer og meget velutstyrt. Under permafrosten i Gruve 1b var det et reservoar av bruksvann. Dette kunne pumpes via daganlegget og over dalen til fyrhuset i Nybyen.






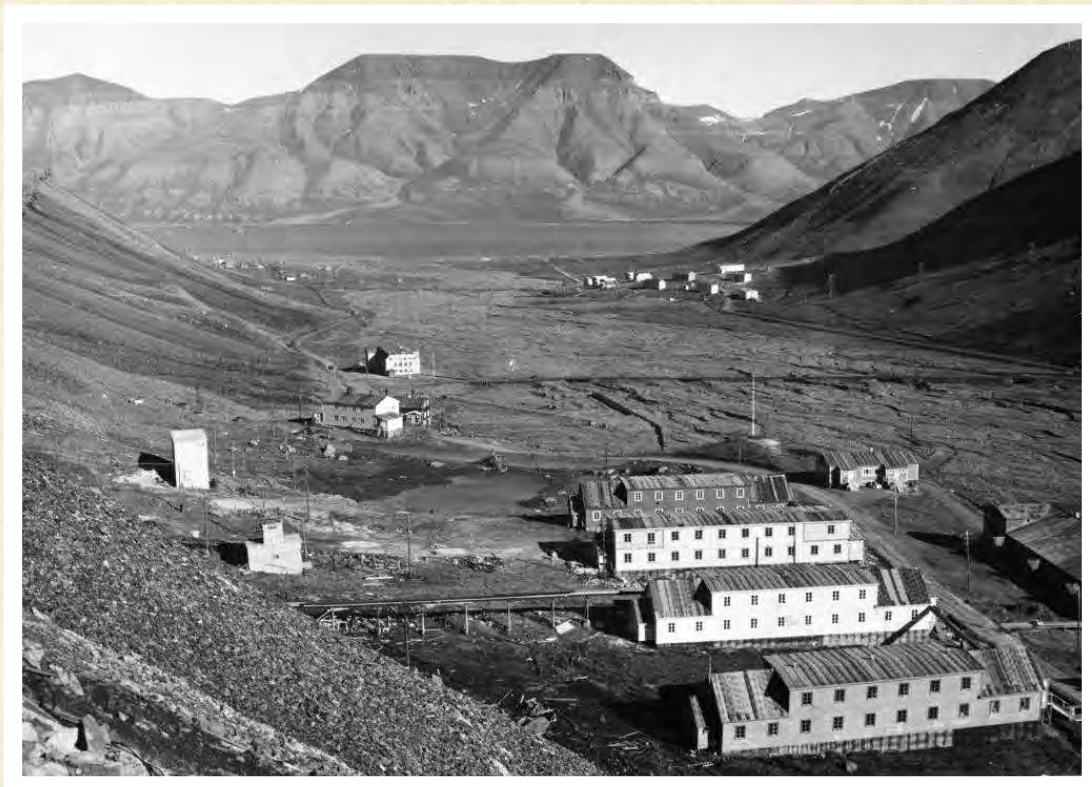
Daganlegget Gruve 1b  i 1939. Anlagt i 1938, revet i 1982.

Foto: SNSK.

I 1940 besto Sverdrupbyen av Arbeidermesse vest, tre brakker, kontor med leilighet for kontorsjefen, ingeniørbolig, stigerbolig, hus for tenningsknall, hus for sprengstoff og den oppdemte vanddammen. Ved evakueringen i 1941 ble ikke noe i Sverdrupbyen ødelagt, men hestene ble skutt. Garnisonen, de norske soldatene som kom over fra England fra 1942, hadde i oppgave å holde bygninger og gruveanlegget for øvrig i stand. Det var viktig å lense gruvene for vann og å holde bygningene tette. Under angrepet på Longyearbyen 8. september 1943, ble den tyske landgangsstyrken kalt tilbake til skipene idet de var på vei opp bakken til Sverdrupbyen. Derfor ble det få skader der. De to nordligste husene fikk skuddskader og den nordligste boligen ble ødelagt da eller senere. Tyskerne brente med få unntak alle bygninger i Gamle Longyearbyen. Garnisonen flyttet derfor opp i Sverdrupbyen, og her var det 50 mann til etter krigen var slutt.

Sverdrupbyen ble tatt i bruk med en gang gruvedriften startet sommeren 1945. Etter krigen var det mangel på hus, og da måtte Longyearbyens postkontor inn i Arbeidermesse vest (1948). Også sykehuset holdt til i en bolig i 1945-47. Det ble satt opp flere nye bygninger og formannsboligen ble reparert i 1945. I 1946 fikk Arbeidermesse vest et påbygg, Nysalen, byens midlertidige velferdslokale. Arbeidermesse vest ble påbygget og ombygget i 1959 og 1964. Gangbrua over dalen til Nybyen ble bygget i 1947 og det ble bygget en firemannsbolig, bolig for messebetjeningen og nytt fyrhus av betong ved Nysalen.





Sverdrupbyen på 1950-tallet.

Foto: SNSK.

Gruvedriften i Gruve 1b ble avsluttet i 1958, og daganlegget revet i 1982. Bygningene gikk etter hvert ut av bruk, og 10. juni 1985 ble de fire gjenstående brakkene brent i forbindelse med en brannøvelse. Brua til Nybyen ble revet i 1988. I dag brukes Arbeidermesse vest til næringsvirksomhet. Det er bare den og noen små tomme bygninger som er igjen av Sverdrupbyen. Men i fjellsiden ser man de store tippdungene med stein fra gruva og ruinene etter daganlegget.

Skjærtorsdag 1962 ble den første Shang-Po-Lar-aften arrangert i Nysalen i Arbeidermesse vest <sup>36</sup> i Sverdrupbyen. Velfredssekretær Hans Engebretsen og noen andre ildsjeler ønsket å få en restaurant i Longyearbyen, som et alternativ til messene og kafeen på Huset. De som skulle finne navnet, ønsket å ha polar med og at det måtte få en til å tenke på varme og eksotiske himmelstrøk, og da ble det Shang-Po-Lar. Lokalet skulle ha et Østens preg. På et bredt bånd rundt veggene var det malt kinesiske symboler, og eksotiske papirlamper var hengt opp. Over scenen var det malt stjernehimmel. Det var bordservice med snitter, vin og champagne. Og det var bar. Gjестene var i finstasen og dansen gikk til lokale orkestre. Shang-Po-Lar-festene var populære og ble arrangert frem til den siste i 1984.

# Huset E

Da gruvedriften startet opp sommeren 1945 var det trangt om plassen; arbeiderne bodde to, og kanskje flere, på rommet. Den store messa 18 i Gamle Longyearbyen var brent, som de fleste andre hus. Arbeiderne ville ha et hus til fritid og felles samvær. Store Norske Spitsbergen Kulkompani så behovet, men gruver og boliger måtte prioriteres. Et ordentlig velferdsbygg sto klart i 1951. Det offisielle navnet er Forsamlingshuset, men det har alltid blitt kalt Huset. Det lå for seg selv, men nært Sverdrupbyen og Nybyen der gruvearbeiderne bodde. Plasseringen kan virke underlig, der det ligger helt for seg selv. Men nærhet til arbeiderne er en av forklaringene. En annen var kanskje at tomte var nøytral i forhold til de forskjellige samfunnsklassene i gruvebyen. Funksjonærenes bydel Haugen var ikke et sted arbeiderne uten videre kunne besøke og Skjæringa var statens bydel. Funksjonærene og statens folk fikk heller ha en lengre vei til kino og fest.

Huset ble de første årene et hus for mange aktiviteter og samfunnsfunksjoner i Longyearbyen. Her var det kirke, skole, postkontor, danselokale, teaterscene, foreningsvirksomhet

og fritidsaktiviteter. I den store salen i 2. etasje holdt idrettslaget Svalbard Turn til med sine treninger og oppvisninger, og her var det kino. Huset var bolig for vaktmester, sokneprest og lærer og var en kort stund på 1950-tallet også byens sykehus. Men det aller viktigste for sosialt samvær var kafeen med ølservering. Huset var lenge det eneste lokalet der alle i Longyearbyen møttes uansett rang.

Huset er tegnet av arkitekt Jacob Hansen, kjent for å ha tegnet Colosseum Kino i Oslo. Det inneholder i dag restaurant, kafé, bar og nattklubb. Salen i andre etasje brukes til konserter, revy og andre arrangementer. Husets eksteriør er vernet i arealplan for Longyearbyen.

I skråningen vis a vis hovedinngangen til Huset ligger unna rennet til Longyearbyens gamle hoppbakke 63, på folkemunne kalt Svalbardkollen. Den første ble anlagt i 1924-25. Bakkerekorden, med fall, skal være 63 meter. Etter vinter-OL på Lillehammer i 1994 kom norske OL-deltakere hit for å hoppe i bakken.



Storsalen/kinosalen i Husets 45 andre etasje i 2013. Brukes bl.a. til revy og konsert.

Foto: Tone J. Sund.

# Nybyen E



Nybyen i 1950-årene. T.h. gangbrua til Sverdrupbyen.

Foto: SNSK.

Boligbehovet var stort da Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS tok opp gruvedrifta i 1945. Gamle Longyearbyen var brent og Sverdrupbyen og de nye svenskebrakkene kunne ikke huse alle. Allerede sommeren og høsten 1946 ble Nybyen anlagt med arbeiderbrakker nedenfor Gruve 2b [5](#). Tradisjonen tro skulle gruvearbeiderne sove og spise så nær gruva som mulig, slik man hadde gjort da man bygde Longyear City og Sverdrupbyen. Byggetempoet var stort. I 1946 reiste selskapet fem brakker med 36 to-mannsrom og en messe til formenn. Året etter kom arbeidermesse, Stormessa, og Jomfruburet, en forlegning for kvinnelige ansatte. Buret, som det også ble kalt, lå nær Stormessa der de fleste arbeidet. Badet, Lompen kom i 1948. Det var her gruvearbeiderne skiftet klær, dusjet og ladet gruelampene. Samme år kom butikken Sundt [58](#).

De lange, to-etajes husene ligger etter hverandre på to rekker på begge sider av veien i samme retning som dalen og fjellsidene. I byens vandring i Longyeardalen var plasseringen av Nybyen ikke bare så langt inn i dalen man kunne komme, men også første skrittet over dalen. En videre vandring måtte gå nedover tilbake mot sjøen.

I nordenden av Nybyen ligger bygninger som hører til daganlegget til Gruve 2b; Det var sandtørka, snekkerverkstedet, fyrhuset og gruveheisen. Den tok folk opp til daganlegget ved gruveåpningen. Nybyen og daganlegget til Gruve 2b med taubanen, er det mest komplette gruveanlegg bevart i Longyearbyen. Det eneste som er fjernet er fyrhuset og gruveheisen som ble revet i 1986.

Alle bygningene er pusset opp flere ganger og har fått nye vinduer og fjernvarme. Lompen er revet og erstattet av en boligbrakke. Nybyen huser i dag hybler, studentboliger, gjestehus, boliger og forskjellig næringsvirksomhet. I den gamle butikken ligger Galleri Svalbard [58](#) og Longyearbyen Kunstnersenter. Mellom Huset og Nybyen er noen av de eldste rørkassene i byen bevart [64](#).

Bygningene Jomfruburet og formannsmessa er tegnet av Jacob Hanssen, han som tegnet Huset. Det samme gjelder trolig de andre husene i Nybyen.

# Haugen F



Haugen i 1948. Fra venstre seks familieboliger <sup>86</sup>, Funksjonærmessen <sup>87</sup> øverst med det andre sykehuset <sup>88</sup> t.h. Det andre kontoret helt t.h. <sup>90</sup> I snøen oppe t.h. branntomta etter det første kontoret.

Foto: SNSK.

Etter krigen manglet Store Norske Spitsbergen Kulkompani kontor og boliger til ingeniører og funksjonærer, både enslige og de som fikk ha familie med opp. Selskapet valgte Haugen ved Vannledningsdalen <sup>85</sup>, et område som lå på samme side av dalen som Nybyen og 1,5 km lengre ned i dalen. Plasseringa var valgt ikke bare for at det var en tørr haug på solsiden. Haugen ville også ligge praktisk i forhold til fremtidens gruver utenfor Longyeardalen. Med de nye husene på Haugen tok den vandrende byen sitt første skritt nedover mot sjøen.

I 1946, samme sommeren som de første brakkene kom opp i Nybyen, ble det reist tre firemannsboliger <sup>86</sup> på Haugen, og det ble støpt fundamentet til en funksjonærmesse, Funken <sup>87</sup>, det andre sykehuset <sup>88</sup> og SNSK's første kontor <sup>89</sup>. I Longyearbyen brukes "messe" både om et spisested og om en bygning som både er bolig og spisested. Året etter, i 1947, kom bygningene på fundamentene og det ble satt opp to firemanns familieboliger. I 1948-49 kom den sjettede familieboligen opp. Kontoret, som lå bak Funken, brant allerede i januar 1948 og det andre kontoret til SNSK <sup>90</sup>

ble satt opp nedenfor Funken. Rosekjelleren <sup>91</sup>, et bolighus i betong for Funkens unge messespiker, rosene, kom i 1954 mellom Funken og sykehuset. Og i 1956 kom et hybelhus og leilighetsbygg nord for kontoret. Longyearbyen hadde fått en ny bydel. Alle hus var også her tegnet av Jacob Hanssen.

I 1953 gikk det et ras i Vannledningsdalen. Tre mistet livet, og sykehuset og en familiebolig ble ødelagt. Det tredje sykehuset <sup>92</sup> ble satt opp året etter nede ved veien opp til Nybyen. Denne veien ble anlagt i 1950 og heter på folkemunne Dramsveien fordi den gikk fra Nybyen og ned til polutsalget i kjelleren på Funken. Haugen fikk vann fra en tank oppe i Vannledningsdalen og vannbåren varme fra fyrhuset i Nybyen. I 1960 ble det etablert rørkasser. Det ble da slutt på å få vann tilkjørt som is fra Isdammen om vinteren.

Alle husene fra 1940- og 50-tallet har gjenomgått oppussinger og fått nye vinduer. I dag er Kontoret og Sykehuset boliger, Funken er hotell og Haugen er fortettet med mange nye bolighus.



### F Haugen

#### Tegnforklaring

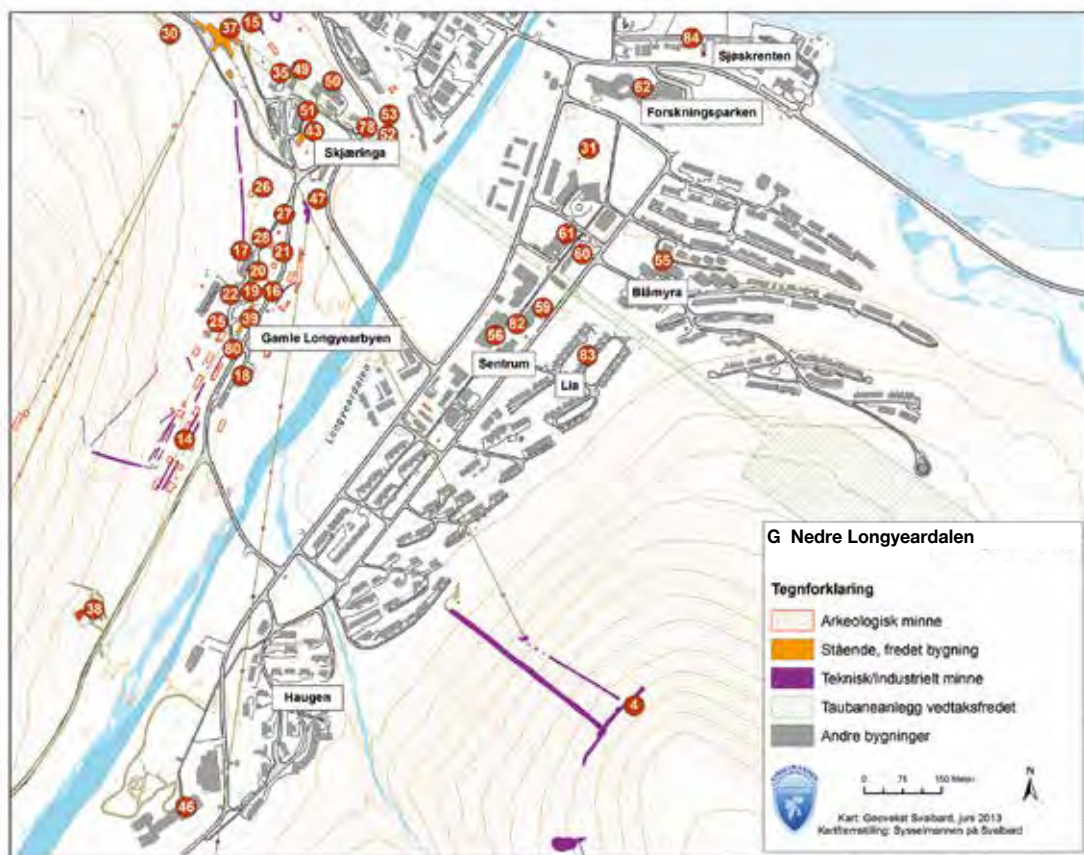
- Eksisterende bygninger
- Gangvei
- Teknisk/Industrielt minne



0 30 60 Meter



Kart: Geoviklet Svebard, juni 2013  
Kartframstilling: Sysselmannen på Svebard



### G Nedre Longyeardalen

#### Tegnforklaring

- Arkeologisk minne
- Stående, fredet bygning
- Teknisk/Industrielt minne
- Taubaneanlegg vedtaksfredet
- Andre bygninger



0 75 150 Meter

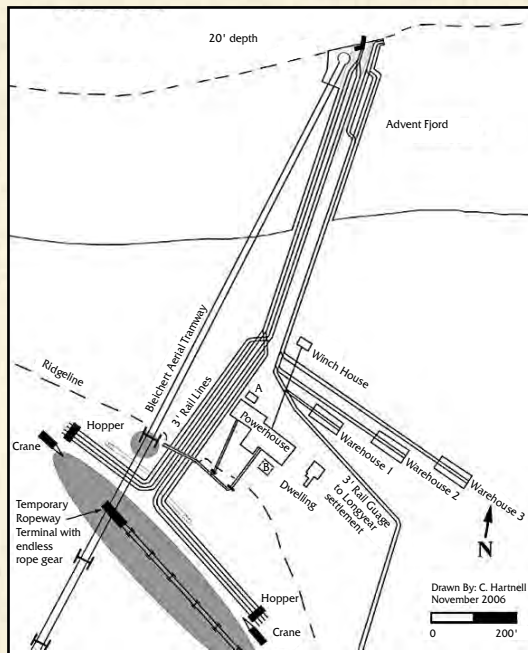


Kart: Geoviklet Svebard, juni 2013  
Kartframstilling: Sysselmannen på Svebard

# Sjøområdet H

Alle som kommer til Longyearbyen med flybussen, eller til fots fra cruisebåten, får Sjøområdet som sitt første byinntrykk. Slik var også for de som kom til byen for over 100 år siden. I juni 1906 kom Longyears arbeidere over isen fra Hotellneset med de bygningsmaterialene og det gruveutstyret som skulle bli til Longyear City. Isen hadde tvunget dem til å losse utstyret på Nesset og ta inn i det tomme hotellet der.

Sjøområdet ble logistikk-senteret for Longyearbyen og er det fortsatt; kai, kraftstasjon, lager og verksteder ligger her. Gammelkaia 11 kom sommeren 1907, den eldste kraftstasjonen 13 i 1910 og tre store lagerhus frem til 1915. De hadde skinner for traller helt inn og ett trallespor utvendig. I dag er ett av disse lagerhusene 12 bevart, det står kledd med bølgeblikk. Fra sjøområdet gikk det trallebane opp til bebyggelsen og ut på kaia. Det var hester som trakk trallene.

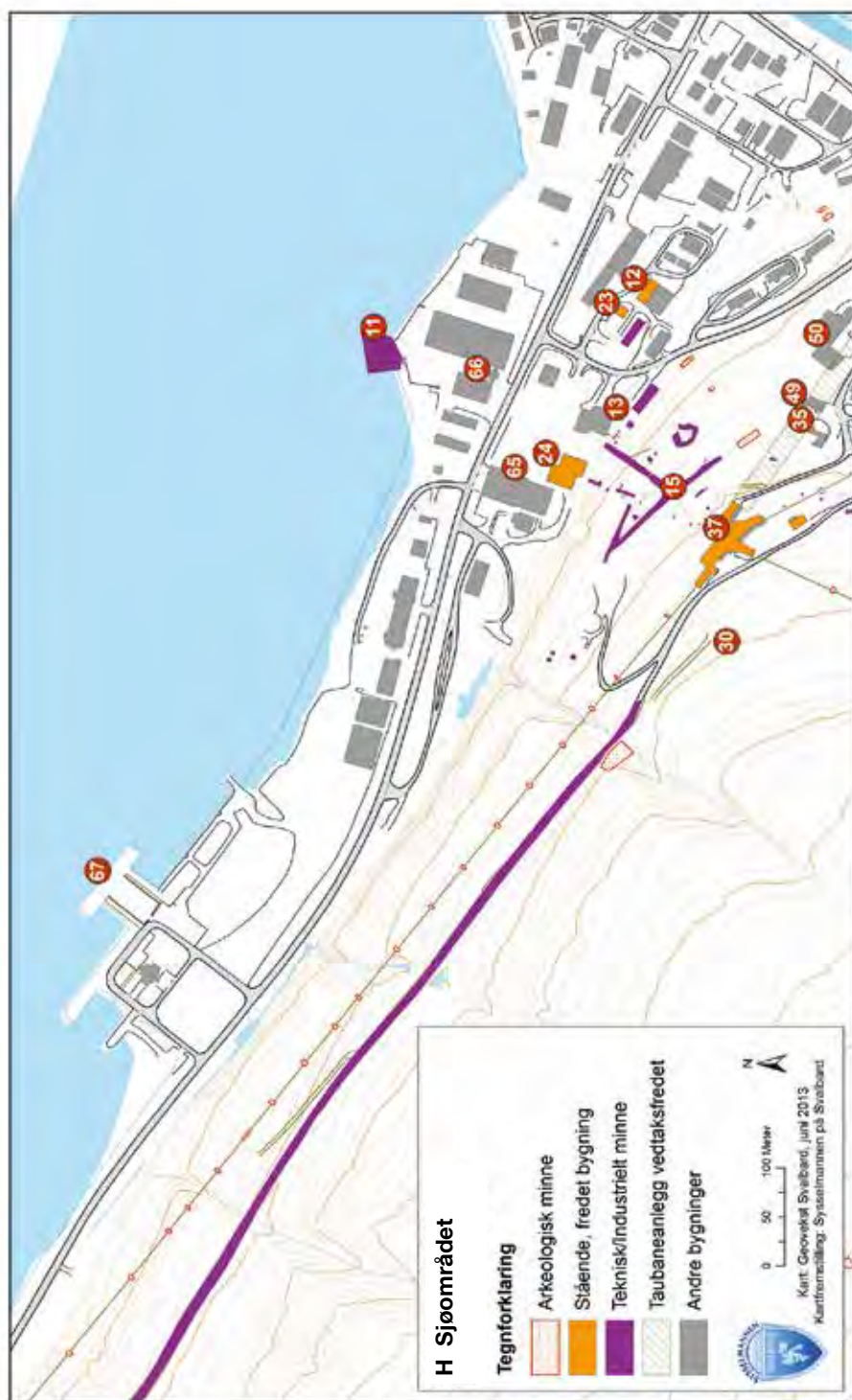


Sjøområdet. Tegning av kaia og lagerbygg 1913.  
Tegning: Cameron Hartnell.



Lager i Sjøområdet ca 1920. Det lille huset øverst er Transporten 23. Den og lagret 12 t.h. fra 1913 står i dag.

Foto: SNSK.



Det kullet som ble drevet ut om vinteren ble lagret på brinken over sjøområdet. Lageret hadde en egen taubane og en bred skjæring med fire skinnespor ned til kaia. Skjæringa med rester av sviller er godt synlig. En stor dampkran lastet vognene. Understellet til krana står på skinner like nedenfor Taubanesentralen. Kullageret 15 lå praktisk til for kraftstasjonene og frem til 1988 fikk kraftstasjonen kull i renne fra Taubanesentralen. I dag er

Energiverkets 65 kullager innebygd og ligger på nordsiden av kraftstasjonen.

Plassen ved sjøen ble etter hvert for liten og er utvidet med fylling både utover og til sidene. Store lagerhus, tankanlegg, bensinpumpe, bilverksted og servicebedrifter er kommet til. Store Norske Spitsbergen Kulkompani har sitt kontor her 66. Longyearbyen fikk ny kai i 1994, Bykaia 67.



Skjæringa med skinnegangen fra kullageret 15 ned til lastekaia i 1916.

Foto: SNSK.



ACCs kraftverk fra 1910 13 med tilbygg fotografert i 1920. Kullrenne ned fra brinken og lenger til venstre porten til kjølevanndammen. T.v. bolig for kraftverkets ansatte.

Foto: SNSK.





Sjøområdet med gammelkaia **11** og lagerhusene **12** i 1920. Transporten **23** midt på bilde. Foto: SNSK.



Brownhoist-kran på kullagret **15** nedenfor Taubanesentralen i 1916. Understellet står fremdeles.

Foto: SNSK.

# Kraftstasjonene

Dagens kraftstasjon, Energiverket 65, er tredje generasjon kullkraftverk i Longyearbyen. Sommeren 1909 kom John M. Longyear for å se til sitt gruveanlegg i Longyearbyen. Gruva hadde vært i drift i tre år, og nå måtte han bestemme gruvens fremtid. Gruva og anlegget var drevet med hester og håndkraft. Longyear hadde med seg kullgruveekspert Walter L. Coulson som mente at gruva måtte drives elektrisk for å få lønnsomhet. Longyear fulgte rådet, og fundamentet til Longyearbyens første kuldrevne kraftverk ble støpt sommeren 1909 13. Restene av fundamentet kan sees like oppfor parkeringsplassen ved "Provianten".

Kraftstasjonen kom i drift sommeren 1910, og Amerikanergruva, Gruve 1a, ble mekanisert. Det kom lys og telefon i husene, og det ble roligere dager for de seks hestene i gruva.

Gruva måtte etter hvert ha mer kraft og sikker drift krevde reservekraft. I 1920 bygde Store Norske Spitsbergen Kulkompani en ny kraftstasjon i betong med rom til dampkjele, sal med to turbiner og sjøvanninntak. Dette er den grønne murbygningen 24 som står ved siden av dagens Energiverk. Kraftstasjonen fikk gjennom årene mange utvidelser.

Kraftstasjonens sentrale posisjon for byen ser vi ved evakueringa i september 1941; Etter at alle sivile var reist, var noen få ingeniører og formenn igjen for å holde et dampturbinaggregat i drift av hensyn til radiostasjonen. Jernbukkene til Gruve 2a's taubane ble sprengt, husdyrene slaktet og kullagret på Hotellneset satt i brann. I kraftstasjonen ble noe utstyr demontert og tatt med, og noe ødelagt. Dampkjelene ble tømt for vann for å unngå issprengning. Kraftstasjonen ble gjort ubrukkelig, men på en slik måte at den kunne settes i drift igjen når selskapets folk kom tilbake. Under det tyske angrepet september 1943 ble kraftstasjonen skutt i brann, som noen andre bygninger i kaiområdet.

Da gruvene skulle settes i drift sommeren 1945, hadde kraftstasjonen første prioritet. Nytt tak kom på plass i løpet av sommeren, og det nye dampturbinaggregatet kom i drift i oktober. Dermed var gruvene i gang og det kom kull for salg. I 1946 ble det montert ny kjele, ny turbogenerator og nytt kjølevannsanlegg med inntakskum. I tida frem til dagens energiverk kom i 1983, ble det gjort en rekke fornyelser og utbedringer, men ingen store endringer av bygget.



Den gamle kraftstasjonen 24 og Energiverket 65 i 2013.

Foto: Tone J. Sund, SMS.

Om lag 1/3 av kullet som produseres i Gruve 7 i Longyearbyen i dag går til Energiverket (25 000 tonn kull i 2012), som produserer varmt vann, varme og strøm til hele byen. Alle husene i Longyearbyen varmes i dag opp med vannbåren varme.

Det gamle kraftverket var Longyearbyens kraftkilde i 62 år frem til Energiverket åpnet i 1982. Både det gamle kraftverket og tomta etter det eldste kraftverket er fredete kulturminner.

# Kaiene

Før flyplassen 68 kom i 1975 var kaia den viktigste forbindelse med omverden (det var sporadiske flylandinger på flystripa i Adventdalen fra 1959-74). Alt gikk over kaia: kull ut og varer inn og folk begge veier. Kaia var stedet for årets to viktigste dager. Hit kom første båt og herfra gikk den siste. På kaia så du hvem som kom og dro, hvilket nytt utstyr selskapet hadde kjøpt, og du kunne sjekke om poteter og øl var på plass før vinteren. Men viktigst var kaia for kullskipinga. De få kaiene på Svalbard er alle plassert der det var best for kullskipinga, så nær kullagret som mulig.

Det er i dag tre kaier i byen. Fra nord har vi kullkaia på Hotellneset 69 der det har vært lastet kull siden 1922, Bykaia 67 der de fleste cruiseskipene legger til og Gammelkaia 11.

## Gammelkaia

Arctic Coal Company skulle bygge den første kaia sommeren 1906, men de kom først i gang tidlig på vinteren 1907. Det var lang-grunt utover fra stranda og det måtte lages en 180 meter lang utstikker for å komme ut til dypt nok vann. Den lange utstikeren ligger i dag i utfyllingen. Kaia der skipene legger til i dag, er den samme som ble bygd i 1907. Gjennom årene har kaia blitt forsterket med nye peler og nytt dekke. Kaia ble ferdig sommeren 1907, og allerede før utstikeren var klar, lå det losset gods ute på kaia. Arctic Coal Company la kaia i rett linje med taubanen fra Gruve 1a, Amerikanergruva. Slik kunne de laste kull direkte fra gruva. Kullagret lå på brinken nedenfor Taubanesentralen og ble lagt ut med en kort taubane. Langs kullagret 15 lå det to skinneganger. På den ene gikk en dampdrevet kullskuffe og på den andre gikk kullvogner. De fulle kullvognene trillet ned en skjæring med fire spor til kaia og videre på to spor ut til skipet. Slik ble skipene lastet samtidig fra taubane og vogner. Fort skulle det gå, for skipningssesongen var kort.

I 1921 ble kullageret og lastekaia flyttet til Hotellneset. Gammelkaia fortsatte da som byens kai for folk og gods. Over kaia kom gruvefolk og kongen, fangstmenn og sysselmenn, direktører og turister, forskere og andre rekende folk. I dag tar kaia i mot turister og varer. Gammelkaia fyller ikke lengre kravene til en moderne kai og ble ombygd i 2013.



Gammelkaia 11 under pæling våren 1907.

Foto: SNSK.



Gammelkaia 11 under bygging sommeren 1907. Det er gods på kaia selv om utstikeren ikke har nådd frem.

Foto: SNSK.

# Hotellneset I

Hotellneset, eller Nesset som det også kalles, stikker ut i Adventfjorden og innenfor er det en naturlig havn. Det er få slike lune havner i Isfjorden og når neset også har en fin, slakk strand med en stor flat slette bak, har dette til alle tider vært et naturlig sted å gå i land. I 1878 ble en russetuft observert på Hotellneset. Den var fra russiske overvintreere som fangstet på Svalbard på 1700- og 1800-tallet. Tufta finnes ikke i dag, den ligger nok under kullageret.

## Turisme

Turismen har en lang historie på Svalbard. Svalbards første turister var rike europeere som kom med egne eller leide skip. Felles for dem alle var at de ville skyte dyr og at de skrev bøker om sine opplevelser. Den første var Bartho von Løwenigh som i 1827 seilte fra Hammerfest til Svalbard. Med på turen var geologen Baltazar Mathias Keilhau, den første norske vitenskapsmann som dro til Svalbard.

Mange av disse "sporting gentlemen" og adelsmenn skrev reiseskildringer fra Svalbard. Gode eksempler er sir Martin Conways "The first crossing of Spitsbergen" fra 1897 og "No man's land" fra 1906. Jakt var deres hovedbeskjeftigelse. Det hørte til datidens turisme. Briten Arnold Pike nøyde seg ikke med å seile til Svalbard; han bygde seg et hus i Virgohamna på Nordvest- Spitsbergen der han overvintret 1888-89. Den svalbardkunnskapen disse turistene videreformidlet gjennom

bøker, foredrag og avisartikler la grunnlaget for cruiseturismen til Svalbard. Den startet i 1880-årene og foregår fremdeles.

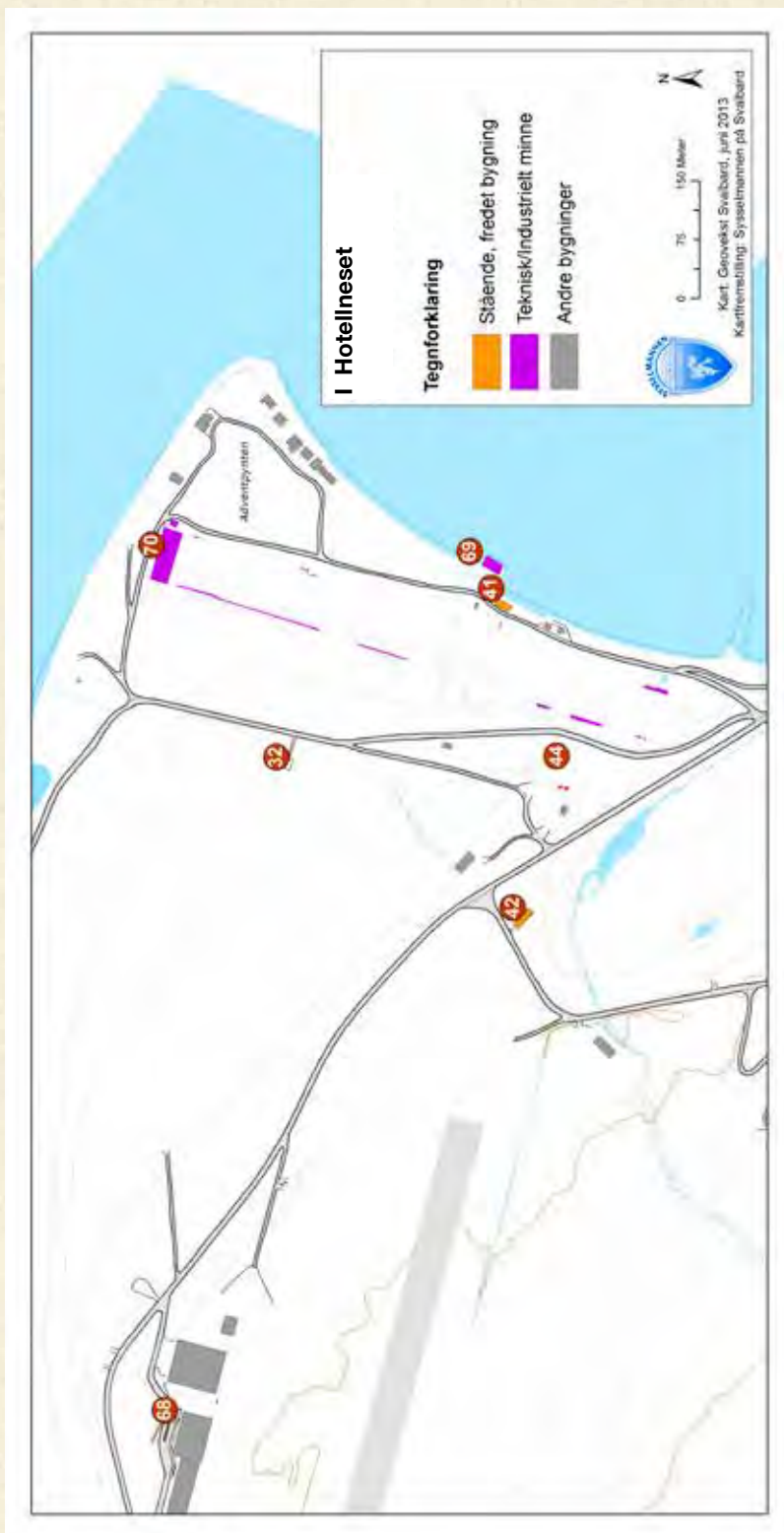
Fra 1890-årene kom det store cruiseskip til Svalbard. Alle ankret opp innenfor Hotellneset og satte turistene i land så de kunne gå turer. Her var det lett å sette turistene i land på stranden og her var det fangstfolk som solgte suvenirer. Litt opp fra stranden lå Flagghaugen. Dit vandret turistene med flagg. Det ble satt opp varder og jernskilt med rederienes og skipenes navn. Flere slike er bevart på Svalbard museum. John Munro Longyears første tur til Adventfjorden var på cruise i 1901 og det var her på Hotellneset han gikk i land.

I 1896 bygde Vesteraalens Dampskibsselskab Turisthytten på Adventpynten. Den var et ferdighus til sommerbruk, satt rett på bakken. Her var det plass til 30 gjester, og fra verandeen var det flott utsikt over Adventfjorden. Slik fikk neset navnet Hotellneset. Vesteraalens Dampskibsselskabs "Lofoten" gikk i rutefart med turister til Svalbard og gjester til hotellet. De kunne nyte den lokale avisen "The Spitsbergen Gazette" som kom ut i 1897 på norsk, engelsk og tysk. Hotelldrifta gikk dårlig og ble lagt ned etter to sesonger. Arctic Coal Co. benyttet bygningen som base for sine folk da de skulle starte anlegget av gruvebyen i 1905. I 1908 ble bygningen flyttet til Longyearbyen som lager og butikk. Den ble brent av tyske soldater i 1943.



*Turisthytten på Hotellneset i 1901. Den ble bygget i 1896 av Vesteraalens Dampskibsselskab. Kjøpt av ACC og flyttet til Gamle Longyearbyen som lager og butikk i 1908.*

Foto: N.H. Dole.




Turistene som kom til Svalbard før 1950-tallet kom med skip. Det var meget få som var lenge på land. Men alle skipene kom til Longyearbyen. Her var det god havn, og gruvebyen var en severdighet. Longyearbyen var et gruveanlegg, et arbeidssted og kun det. Store Norske Spitsbergen Kulkompani bygde ikke hotell og hadde ikke serveringssteder eller butikker åpne for turistene. Sine egne gjester la de inn på Funksjonærmessen. De som ville reise opp, måtte kjøpe billett med selskapets kullbåter.

### Hurtigruta

Hurtigruta er i dag en årlig fast gjest i Longyearbyen. Troms Fylkes Dampskipselskap, nå Hurtigruten, begynte med ruter til Svalbard i 1934. Ruta var støttet med offentlige midler og skipet var det nye kullfyrte dampskipet "Lyngen", bygd som kyststruteskip. Rundturen til Svalbard gikk fra Tromsø. Den tok ti dager og gikk fem til seks ganger hver sommer. "Lyngen" anløp Longyearbyen og Ny-Ålesund og gikk nordover til Magdalenefjorden og så langt nord som isen og tida tillot. Passasjerene var turister, forskere og fangstfolk.

De beste sesongene var det rundt 80 passasjerer på turene. Etter 2. verdenskrig gikk "Lyngen" inn i svalbardfarten igjen fra 1952 til 1965. Disse rundturene var populære for turister og journalister, og alle var i land i Longyearbyen. Her leverte "Lyngen" post og bunkret kull. Svalbardfarten fortsatte med hurtigruteskip, først som ukesturer fra Tromsø og i dag med turer fra Longyearbyen. "Lyngen" og hurtigrutene var den eneste faste forbindelse med fastlandet som brakte turister til Svalbard før Longyearbyen fikk flyplass.

Det var tre hendelser som la grunnlaget for dagens turisme på Svalbard. Den første var åpningen av flyplassen  i 1975. Den andre var omorganiseringen av Store Norske Spitsbergen Kulkompani i 1989 med etableringen av selskapet Spitsbergen Travel som drev Longyearbyen camping, Funken og Nybyen Gjestehus. Den tredje var åpningen av Svalbard polar hotell i 1995. Deler av bygningen består av demonterte deler av deltakerlandsbyen fra vinter-OL 1994 på Lillehammer.

Longyearbyen hadde dermed fått helårs flyplass, hotell og den organiserte turismen var i gang for fullt.

I dag er reiselivet velutviklet. Reiselivet betyr mye for opprettholdelsen av den moderne byen og skaper grunnlag for et bredt tilbud av hoteller, forretninger, kultur, aktiviteter og spisesteder. Turistene kommer til Longyearbyen med fly eller om bord på cruiseskip. Her kan de kjøpe guidede turer med skuter, ski, hunder, båt, og hest, eller fotturer på fjell og isbreer. Cruiseturistene kommer om sommeren og bor på sine skip mens de opplever Longyearbyen til fots eller med bussguide.

Båter av forskjellig størrelse tar turistene med på ekspedisjonsreise. Det er kortere og lengre turer langs kysten av Svalbard med Longyearbyen som utgangspunkt. Dagsturene med båt til den russiske gruvebyen Barentsburg og den nedlagte Pyramiden er mye besøkt også av Longyearbyens fastboende. Hotellene i Longyearbyen har årlig ca. 85000 gjestedøgn, mens cruiseskipene bringer ca. 26000 turister til byen (2012).



*D/S Lyngen ved iskanten utenfor Longyearbyen på 1960-tallet. Skipet tilhørte Troms Fylkes Dampskipselskap, nå Hurtigruten, og gikk i rutefart Tromsø - Svalbard 1934-1939 og 1952-1965.*

Foto NP.

## Kullager og utskipningskai

I Longyearbyen er det meste av virksomheten samlet i dalen og i sjøområdet. Men det var noen virksomheter som det ikke var plass til her. Det var det som krevde stor plass og en god havn. Det kullet som ble drevet ut om vinteren måtte lagres til sommerens skipningssesong. Da gruve 2a kom i gang i 1920 ble lagringsplassen i Sjøområdet for liten. En større lagerplass måtte finnes og Hotellneset var en nær og utmerket plass. Nettet var stort og flatt og her var det også god havn for lasteanlegg og kullkai. <sup>69</sup>

### Et lite samfunn

Hotellneset lå mer enn 3 kilometer fra Longyearbyen og det var ikke vei, bare en sti oppe på brinken. Løsningen ble en taubane med trebukker for transporten av kull. Folk brukte småbåt og gikk langs fjæra, og om vinteren kjørte de med hest og slede på fjord-isen. Var det noe som hastet, kunne det sendes med taubanen. Men disse forbindelsene var for usikre til at arbeiderne kunne bo i Longyearbyen. Løsningen var at de som arbeidet på Neset også bodde der.

I 1921 var taubanen ført frem sammen med strøm og telefon. Smier og annet teknisk utstyr var på plass, og lagrings- og lasteanlegget med kai er ble ferdig. Lagringsplassen ble fylt opp av kull utover året og første kullbåt ble lastet i 1922. En liten leir med fem brakker ble satt opp på sletta bak kullageret. Her overvintret sju mann og en kokk første vinteren. Nettet hadde fått sitt første samfunn.

For at det ikke skulle være noe kull som tyskerne kunne ta i bruk, ble kullageret på Nettet satt i brann ved evakueringen i 1941. Lasteanlegget, kaiene og brakkene ble ikke ødelagt ved evakueringen, men ble brent av tyske soldater under krigen.

### Nytt anlegg

Lasteanlegget på Nettet var det første som ble satt i stand etter krigen og sto klart i 1946 <sup>41</sup>. Taubanen kom i gang høsten 1945, og en lagringsbro på skinner, forgjengeren til Titankrana <sup>70</sup>, kom opp. En svenskbrakke ble montert ved kaia, og den står ennå.



Lagerplassen for kull og lastekaia <sup>69</sup> på Hotellneset under bygging i 1920.

Foto: SNSK.

I 1946 ble det bygget hestestall og da ble transporten til byen bedre. Selskapets store satsing krevde et nytt lasteanlegg, og i 1953 sto Titankrana klar til bruk. Den var i drift til 1979, og Store Norske Spitsbergen Kulkompani har bevart den. Titankrana står ute på neset som et synlig monument over Nessets og kull-driftas historie og er vernet som kulturminne i arealplanen.

Fra 1945 og til 1967 var det 30 personer fast bosatt her ute, også familier. Om sommeren, i skipningsesongen, var det flere. De bodde i brakker og spiste i felles messe. I 1959-60 kom nye brakker med bad, messe, salong, kiosk og ølutsalg. Boforholdene var som i byen, men maten var bedre enn på den store messen der inne. Veien inn til Longyearbyen, Burmaveien på folkemunne, var ferdig i 1967, og da flyttet alle fra Neset inn til byen.

### **Kull er ikke bare kull**

Det kan være såkalt mellomstein i kullet, og den må tas vekk før kullet kan skipes. Det kalles å rense eller skeide kull. Kullet ble de

første årene skeidet for hånd av menn som sto på hver side av et transportbelte. Med større mengder kull og krav om renere kull, var ikke håndrensing en god nok metode. I 1954 ble det satt opp et automatisk renseverk i bukta på Nesset, kalt skeide- og sorteringsverk <sup>71</sup>. Renseverket fikk kull inn med taubanen, renses det og fikk det på taubanen ut til lagringsplassen. Renseverket ble nedlagt i 2008 og fjernet i 2010.

Taubanen ble stanset ved årsskiftet 1987-88, men Nesset er fremdeles lagringsstedet for kull. Nå er det store dumpere som kjører kullet fra Gruve 7. Det gamle lasteanlegget på kullkaia ble ødelagt av en storm i 2011 og er revet. Ny kai og nytt lasteanlegg kom på plass i 2013.

Hotellneset har vært Store Norske Kulkompagnis kullager i 90 år og er det fremdeles. På stranden på innsiden av Nesset har det kommet opp mange naust, og båter lagres her for vinteren.



*Skeide- og sorteringsverket, ORV i 2009 <sup>71</sup>. Bygget i 1954 og ombygget flere ganger. Skiller ut stein og sorterer kull etter størrelse. Også kalt Oppredningsverket og kalt renseverket. Her lå også SNSKs laboratorium for undersøkelse av kullkvaliteter. Revet i 2010.*

*Foto: Per Kyrre Reymert*





Kullageret og lasteanlegget **69** på Hotellneset på 1950-60 tallet. Lengst borte Titankranen **70** fra 1953. Den står i dag.

Foto: SNSK

## Den gamle kirkegården

Byens første gravplass **44**, amerikanernes kirkegård, ligger på brinken foran hestesentret på Hotellneset. Den ble etablert en gang på begynnelsen av 1900-tallet og var i bruk fram til 1917. Det finnes et fotografi fra 1916 som viser fire gravkors. På ett kors sto det *Sivert Solberg 1873-1909. Arctic Coal Company 1906-09*. Det siste årstallet viser antagelig til når han var ansatt i Longyears selskap.

I dag er kun én av gravene godt synlig og er markert med et kors. Det er tre forsenkninger på gravplassen som kan være rester av de andre gravene. Gravplassen er gjerdet inn med kjetting og stolper av gruvebor.



Kirkegården **44** på Hotellneset i 1968. Fotografiet viser tre hvite gravkors. Fra venstre et russisk ortodoks, et med ett tverrtre og et med kløverbladformede korsender. I bakgrunnen taubanen til kullageret.

Foto: Freia Hutzchenreuter

# Forskning

Forskning er den tredje av Svalbards pilarer, i tillegg til kulldrift og reiseliv. Svalbard forskningspark <sup>62</sup> er i dag sentret for forskning og undervisning i Longyearbyen og på Svalbard. I forskningsparken holder blant andre Universitetscenteret på Svalbard, Norsk polarinstitutt og Svalbard Science Forum til. Her er det også kontorer for utleie til forskningsinstitusjoner. Kombinasjonen med forskningscenter, flyplass, havn og andre logistikkjenester har gjort Longyearbyen til en stor og viktig base for norsk og internasjonal forskning i Arktis.

Forskningen har en lang historie på Svalbard. Oppdagelsen av øygruppen, den tidlige kartleggingen og beskrivelsen av området var ikke forskning, men kan kalles geografisk utforskning. I 1878 tegnet Den store norske Nordhavsekspedisjon et sjøkart for Adventfjorden. Det kan sees som den første kjente vitenskapelige virksomheten i Longyearbyen. Kartet viser landskapet rundt fjorden, og grunnforholdene er lagt inn med detaljert dybdemåling. Den offentlige norske svalbardforskning begynte i 1906, og fra 1913 ble området rundt Longyearbyen topografisk kartlagt.

I 1911-12 kom den første forskningsstasjonen i Longyearbyen. Det var "Die Deutsche Geophysikalische Station Adventbai". To tyske forskere leide seg inn i en brakke hos Arctic Coal Company for å ta målinger av vind og værforholdene vinterstid. Det var forberedelser for å bruke et luftskip av typen Zeppelin til forskning i Arktis og kanskje nå Nordpolen. Det ble satt opp selvregistrerende målestasjoner på Nordenskiöldfjellet, Platåberget og på Skjæringa. De bygde et ballonghus på Hotellneset der de satte opp ballonger og draker. Ballonger med måleinstrumenter som var festet i liner ble sendt opp til 1800 meters høyde. Løse ballonger med selvutløsende instrumentpakke steg opp til 5 og 8 km. Etter ett år flyttet stasjonen som planlagt til Ebeltofthamna i Krossfjorden. Her lå den til den ble nedlagt ved utbruddet av 1.verdenskrig i 1914.

Sør for Longyearbyen ligger Nordenskiöldtoppen (1053 moh). Det er det høyeste fjellet i byens nærområde og er et populært turmål. På toppen står en hytte bygd med galvaniserte jernplater inn- og utvendig og med isolasjon imellom <sup>72</sup>. Hytta ble bygd av tre svensker i Det andre internasjonale polarår 1932-33. Her lå de i 15 måneder og tok meteorologiske observasjoner. Hytta står ennå og er verd et besøk.

Longyearbyen ble etter 2. verdenskrig en base for forskere som arbeidet på Svalbard. De kom hit med sin utrustning og sin proviant og dro så ut til forskningsfeltene. Det var behov for overnatting, og det fikk de i Vitenskapens hus. Det var det imponerende navnet på arbeidsbrakka til de som bygde Sysselmannsgården i 1949. Norsk Polarinstitutt fikk disponere den til egne og andre forskere. Huset lå på sletta like nord for Sysselmannsgården. Det ble revet i 1981, og fra 1992 fikk forskere overnatte i brakkeriggen til de som bygde flyplassen i 1974-75.

Nordlysobservatoriet ved Universitetet i Tromsø og University of Fairbanks, Alaska, etablerte i 1978 et nordlysobservatorium nær Vinkelstasjonen i Endalen. I 1983 ble det flyttet over til den gamle flystripa og utvidet. Bygningen ligger der fremdeles <sup>73</sup>, men observatoriefunksjonen ble i 2006 flyttet til det nye Kjell Henriksen Observatory <sup>74</sup> på Breinosa, ovenfor Gruve 7 og EISCAT <sup>75</sup>.

Universitetscenteret på Svalbard (UNIS) <sup>62</sup> ble etablert i 1993. UNIS har fire avdelinger for utdanning og forskning: arktisk biologi, teknologi, geologi og geofysikk. UNIS er blant Norges mest internasjonale utdanningsinstitusjoner, med ca. 50 prosent internasjonale studenter og forskere. Publisering og undervisning foregår på engelsk.

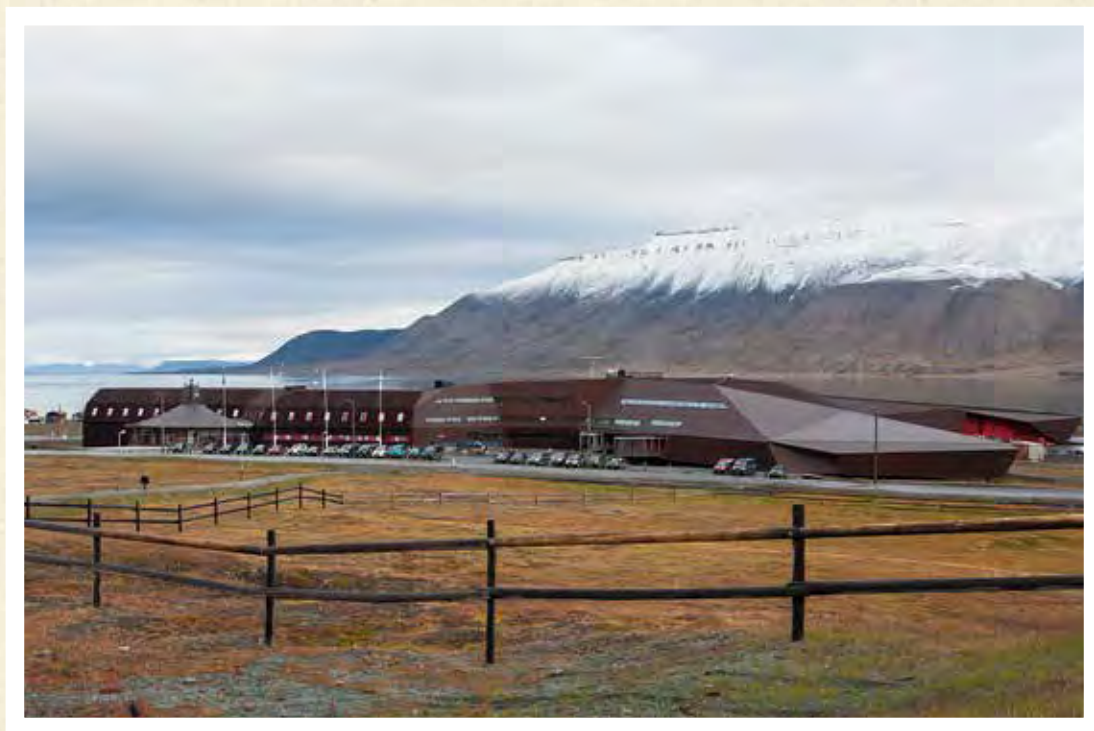
I 1994 ble European Incoherent Scatter Radars (EISCAT) <sup>75</sup> første antenne tatt i bruk. EISCAT studerer prosessene i nordlyset i den øvre

polare atmosfære. Den andre antenne ble tatt i bruk i 2000. Svalbard Globale frøhvelv 77 (Frølageret) ble åpnet i 2008 i fjellet langs vegen opp til Svalsat, ikke langt fra flyplassen. Anlegget består av tre fjellhaller som hver har kapasitet til å lagre 1,5 millioner frøprøver. I mars 2013 var det 770 000 frøprøver lagret her.

### Romrelatert næringsvirksomhet

Svalbard Satellite Station (Svalsat) på Platåberget 76 ble etablert i 1996 og er i 2012, med 31 antenner, verdens største kommersielle nedlastingsstasjon for satellittdata. Beliggenheten på 78° nord gjør at SvalSat dekker alle de 14 omløpene som en polar satellitt har i løpet av et døgn. I tråd med Svalbardtraktaten er virksomheten her sivil.

Det var etableringen av Svalsat som gjorde en fiberkabel fra fastlandet til Svalbard nødvendig. Fiberkabelen er Longyearbyens viktigste kommunikasjonsiltak siden flyplassen kom i 1975. Kabelen sørger for at Longyearbyen har en rask dataforbindelse til hele verden.



Forskningsparken 62 i 2012.

Foto: Tone J. Sund.

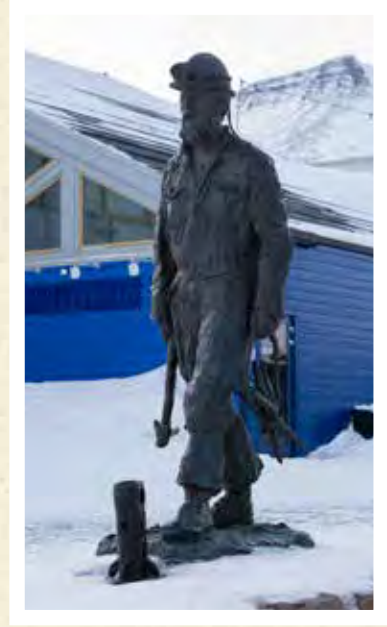
# Minnesmerker



Bauten på Skjæringa <sup>78</sup> er til minne om de som ga sitt liv i forsvaret av Svalbard under 2. verdenskrig. Kronprins Olav avduket bauten i 8. august 1949. Det var første gang en fra det norske kongehus besøkte Svalbard. Bauten er laget av billedhugger Ørnulf Bjarne Bast. På den står navnene på 23 nordmenn, to engelskmenn og en svenske. 15 mistet livet ved senkningen av Selis og Isbjørn ved Barentsburg 14. mai 1942 og ni ved det tyske angrepet på Longyearbyen og Barentsburg 8. september 1943. Én mistet livet ved en trefning ved den tyske værstasjonen i Signehamna 23. juni 1943 og én i kamp med en tysk undervannsbåt i Van Mijenfjorden 18. august 1944. Kun kaptein Trond Astrup Vigtel er begravd på Longyearbyen kirkegård. De andre ligger på sine hjemsteder.



22. juliminnesmerket <sup>79</sup> som står ved Svalbard kirke er til minne om ofrene for angrepet mot regjeringskvartalet og på Utøya. 14 år gamle Johannes Buø fra Longyearbyen var én av de 69 som ble skutt og drept på Utøya. Også flere andre ungdommer fra byen var der og flere ble skadet. Minnesmerket står ved Svalbard kirke og er en gave fra en anonym giver. Det er utført av Nicolaus Widerberg og ble avduket 20. oktober 2012.



Minnebautaen over Einar Sverdrup <sup>81</sup> står ved Huset. Einar Sverdrup var utdannet gruveingeniør og fikk arbeid i Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS i 1922. Han ble teknisk direktør i 1931 og var vintersjef i flere år før han ble selskapets administrerende direktør i London i 1941. Han hadde tatt Krigsskolen og var som oberstløytnant leder av styrken som skulle etablere en norsk garnison på Svalbard i mai 1942. Sverdrup var blant de som falt 14. mai 1942 da båtene Selis og Isbjørn ble senket utenfor Barentsburg. De soldatene som kom seg på land, etablerte en garnison som sto på Svalbard til etter at krigen var slutt. Minnebautaen er laget av billedhugger Ørnulf Bjarne Bast. Den ble avduket 13. juli 1952.

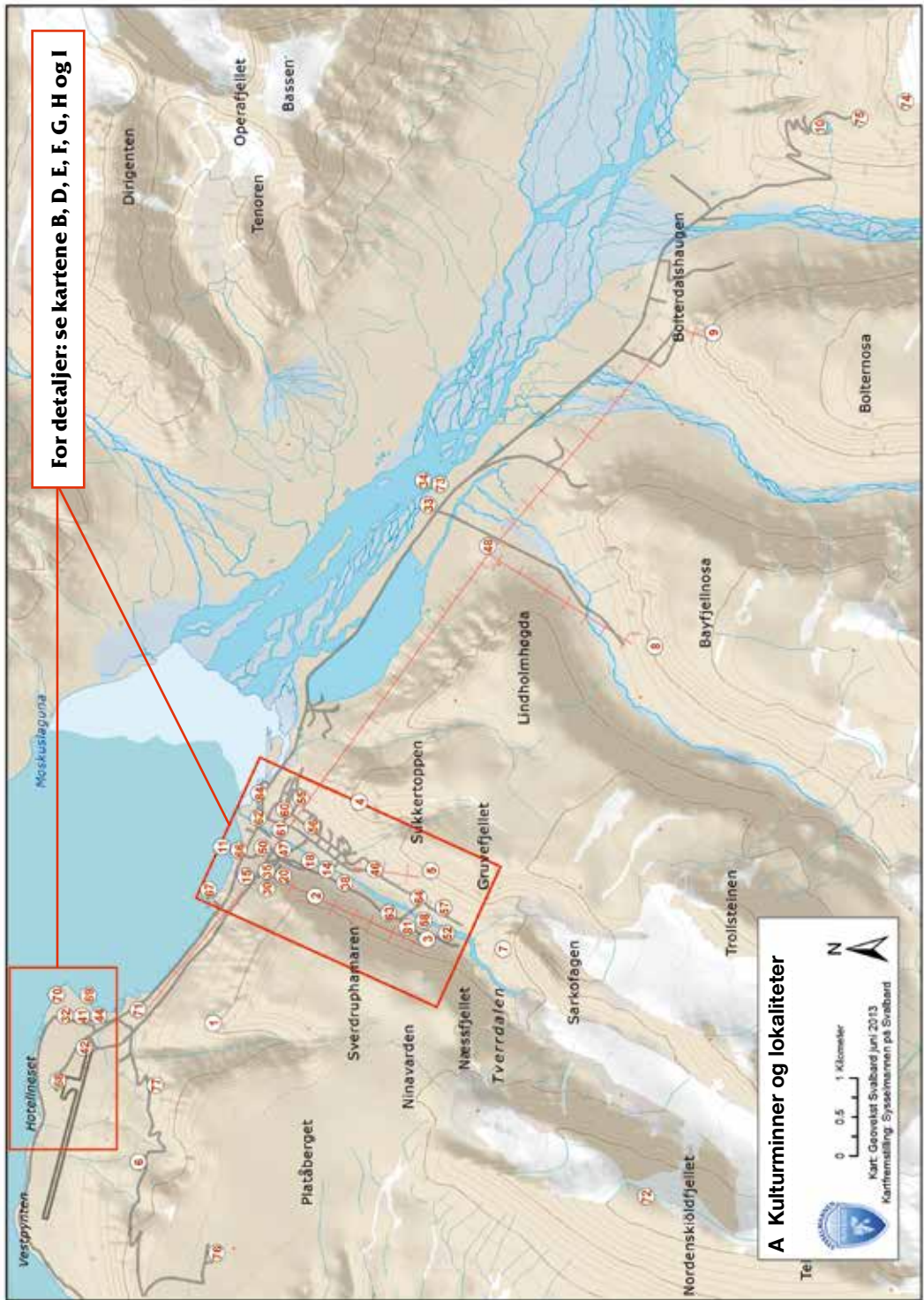
Gruvearbeidermonumentet <sup>82</sup> står på plassen mellom Lompensentret og Svalbardbutikken. Det er en bronsestatue av en gruvearbeider i lomp, det vil si arbeidsklærne i gruvene. Monumentet er til heder for gruvearbeiderne som med sitt arbeid skapte Longyearbyen. Gruvearbeider Olav Theodorsen (arbeidet i gruva i perioden 1960-1996) avduket statuen 12. september 1998. Kunstner er billedhugger Tore Bjørn Skjølvsvik.

*Alle fotos: Tone J. Sund, 2013*



Longyearmonumentet <sup>80</sup> står i Gamle Longyearbyen til minne om John Munro Longyear, byens grunnlegger. Minneplaten med Longyears portrett står på et fundament fra en av taubanebukkene til Longyears første gruve, Gruve 1a, Amerikanergruva. Fundamentet rullet for flere år siden ned fra sin plass oppe i fjellsiden. Minneplaten er utført av Tor Schmedling og ble bekostet av den norske regjering. Janetta M. Longyear, John Munro Longyears barnebarn, avduket monumentet på Longyearbyens 100-årsdag 10. juni 2006.

For detaljer: se kartene B, D, E, F, G, H og I



## Kart, kulturminner og lokaliteter

	<b>Kart</b>	<b>Side</b>		
Kulturminner og lokaliteter .....	A	54		
Gamle Longyearbyen .....	B	6-7		
Gruver .....	C	19		
Skjæringa .....	D	27		
Sverdrupbyen .....	E	31		
Huset .....	E	31		
Nybyen .....	E	31		
Haugen .....	F	37		
Nedre Longyeardalen .....	G	37		
Sjøområdet .....	H	39		
Hotellneset .....	I	45		
	<b>Nr</b>	<b>Kart</b>		
Trøndergruva .....	1	A		
Gruve 1a .....	2	B		
Gruve 1b .....	3	E		
Gruve 2a .....	4	G		
Gruve 2b .....	5	E		
Gruve 3 .....	6	A		
Gruve 4 .....	7	A		
Gruve 5 .....	8	A		
Gruve 6 .....	9	A		
Gruve 7 .....	10	A		
Gammelkaia .....	11	H		
Lager, Sjøområdet .....	12	H		
Den eldste kraftstasjonen .....	13	H		
Brakkene nedenfor Gruve 1a .....	14	B		
Kullager ved Taubanesentralen .....	15	D		
Det gamle posthuset .....	16	B		
Svalbard kirke .....	17	B		
Stormessa Gamle Longyearbyen ...	18	B		
Det første sykehuset .....	19	B		
SNSK's første kontor .....	20	B		
Bolig vintersjefen .....	21	B		
Familieboliger .....	22	B		
Transporten .....	23	H		
Den gamle krafstasjon .....	24	H		
Den gamle kirka / Formannshuset ...	25	B		
Den gamle Bergmesterboligen .....	26	B		
Posthuset, Gamle Longyearbyen ...	27	B		
Skolen, Gamle Longyearbyen .....	28	B		
Ahlmannkåken .....	29	B		
Kommandoplassen .....	30	D		
Skytestilling .....	31	G		
Boforskanon Hotellneset .....	32	I		
Den gamle flyplassen .....	33	A		
Tysk flyvrak Adventdalen .....	34	A		
Den gamle arresten .....	35	D		
Arbeidermesse vest / Nysalen .....	36	E		
Taubanesentralen .....	37	D		
Kirkegården .....	38	G		
Mellageret i Gamle Longyearbyen ..	39	B		
Snekkerverksted Nybyen .....	40	E		
Brakka Hotellneset .....	41	I		
Danskebrakka .....	42	I		
Bergmesterboligen .....	43	D		
Den gamle kirkegården .....	44	I		
Huset .....	45	E		
Longyearbyen skole .....	46	G		
Kurven .....	47	B		
Vinkelstasjonen Endalen .....	48	A		
Gamle Sysselmannsgården .....	49	D		
Nye Sysselmannsgården .....	49	D		
Sysselmannskontoret .....	50	D		
Televerket .....	51	D		
Flaggstang, Skjæringa .....	52	D		
Klokketårnet .....	53	D		
Lager, Sverdrupbyen .....	54	E		
Blåmyra .....	55	G		
Lompensentret .....	56	G		
Stormessa .....	57	E		
Sundt i Nybyen / Galleri Svalbard ...	58	E		
Post og bankbygget .....	59	G		
Kullungen barnehage .....	60	G		
Longyearbyen sykehus .....	61	G		
Svalbard Forskningspark .....	62	G		
Svalbard museum .....	62	G		
Hoppbakke .....	63	E		
Rørkassene Nybyen .....	64	E		
Energiverket .....	65	H		
SNSK kontor .....	66	H		
Bykaia .....	67	H		
Flyplassen .....	68	I		
Kullkaia .....	69	I		
Titankrana .....	70	I		
Renseverket (Revet 2010) .....	71	A		
Nordenskiöldhytta .....	72	A		
Det gamle nordlysobservatoriet .....	73	A		
Kjell Henriksen Observatory .....	74	A		
EISCAT .....	75	A		
Svalsat .....	76	A		
Svalbard Globale frølager .....	77	A		
Bautaen Skjæringa .....	78	B		
22. juliminnesmerket .....	79	B		
Longyearbymonumentet .....	80	B		
Sverdrupmonumentet .....	81	E		
Gruvearbeidermonumentet .....	82	G		
Spisshusa .....	83	G		
Spitsbergen Airship Museum .....	84	G		
Vannledningsdalen .....	85	F		
Firemannsboliger .....	86	F		
Funken .....	87	F		
Det andre sykehuset .....	88	F		
Det første kontoret .....	89	F		
Det andre kontoret .....	90	F		
Rosekjelleren .....	91	F		
Det tredje sykehuset .....	92	F		

# Museer, samlinger og reiseliv

## Svalbard museum

Svalbard Museum <sup>89</sup> er et natur- og kulturhistorisk museum lokalisert i Svalbard Forskningspark. Museet presenterer bruddstykker fra Svalbards over 400 år lange kulturhistorie, fra de første hvalfangerne på 1600-tallet, gjennom russisk og norsk fangst, polar-ekspedisjoner til gruvedrift. Svalbard museum formidler en bred og allsidig kunnskap om naturforhold og kulturhistorie og er en aktiv formidlingsplattform for ny forskning og kunnskap om Arktis. Museet har et nytt og moderne kulturhistorisk magasin med ca. 40 000 gjenstander fra Svalbard. I museets butikk er det et rikt utvalg av polarlitteratur og gaveartikler.

## Spitsbergen Airship Museum

Spitsbergen Airship Museum <sup>90</sup> ligger på Sjøskrenten i Longyearbyen, rett nord for Forskningsparken. Museet formidler historien til tre av luftskipsekspedisjonene i Arktis. Det er "America" (Wellman Chicago Record Herald Polar Expedition) i 1906-1909, "Norge" ("Amundsen-Ellsworth-Nobile, Transpolar

Flight") i 1926 og "Italia" ekspedisjonen (Nobile) i 1928, med redningsaksjonene på og ved Nordaustlandet på Svalbard. I en av redningsaksjonene mistet den kjente norske polaroppdager Roald Amundsen livet.

## Galleri Svalbard

Galleri Svalbard <sup>63</sup> driftes av Longyearbyen Lokalstyre. Galleriet ligger i lokalene til den gamle butikken, Sundt, nederst i Nybyen. I galleriet er det en permanent utstilling med kunstverk av maleren Kåre Tveter. Henrik Varming var kontorsjef i Store Norske Spitsbergen Kulkompani og samlet på gamle kart og bøker fra Arktis og Svalbard. Disse samlingene eies av en stiftelse og er utstilt på Galleriet. Det er også Ingvald Johansens samling av svalbard-penger og litografiene fra La Recherche-ekspedisjonene til Svalbard i 1838 og 1839.

## Svalbard Reiselivsråd AS

Svalbard Reiselivsråd <sup>89</sup> organiserer ca 65 bedrifter på Svalbard og eier destinasjonsselskapet Svalbard Reiseliv AS. Markedsføring og miljø- og turistinformasjon ([www.svalbard.net](http://www.svalbard.net)) er blant oppgavene til selskapet, som holder til i Svalbardporten der det er samlokalisert med Svalbard museum og Sysselmannens miljøinformasjon.



ACCs kullkai <sup>11</sup> i Longyearbyen i 1916.

Foto: SNSK.



# Kilder

- Amundsen, Birger (2001). *Svarthvitt.*
- Amundsen, Birger red (2003). *Westby, Sigurd, Store Norske Spitsbergen Kulkompani 1916-1945*
- Arlov, Thor Bjørn, hovedred. (1991). *Store Norske 75år.*
- Arlov, Thor Bjørn og  
Holm, Arne O., red. (2001). *Fra Company town til folkestyre - samfunnsbygging i Longyearbyen på 78 nord.*
- Arlov, Thor Bjørn (2011). *Den rette mann - historien om sysselmannen på Svalbard.*
- Balstad, Liv (1955). *Nord for det øde hav.*
- Dole, Nathaniel Haskell (1922). *America in Spitsbergen I-II.*
- Evjen, Bjørg (2006). *Kull, karer og kvinnfolk, Longyearbyen 1916-1975.*
- Frogn Sellæg, Wenche (2009). *Visjon møter virkelighet, Estetikk i Longyearbyen-en arktisk utfordring*
- Hoel, Adolf (1966). *Svalbard, Svalbards historie 1596-1965, bind II.*
- Holm, Kari (2006). *Longyearbyen - Svalbard, Historisk veiviser.*
- Knudsen, Ester og  
Hilde Tokle Yri (2010). *Teknisk industrielle kulturminner i Longyearbyen og omegn. Sysselmannen på Svalbard Rapportserie nr. 1/2010.*
- Kvello, Jan Kristoffer (2006). *Fra privat til statlig eierskap 1945-1975.*
- Kvello, Jan Kristoffer (2009). *Om livet i kullgruvene på Svalbard.*
- Sandmo, Jon (2005). *Hvit kittel - sort kull. Verksleger på Svalbard 1905-1980.*

Utgitt av Sysselmannen på Svalbard, miljøvernavdelingen.

Redaktører: Irene Skauen Sandodden, Snorre Haukalid

Tekst: Per Kyrre Reymert

Historisk konsulent: Thor Bjørn Arlov

Fotoredaktør: Per Kyrre Reymert

Kart: Irene Skauen Sandodden, Sveinung Bertnes Råheim

Design og grafisk utforming: Norbye & Konseptas as

Trykk: Norbye & Konseptas as

Foto 1. side omslag: Longyear City 1908, foto: A.B. Wilse

Opplag: 8000, sider 58

ISBN: 978-82-91850-39-9 (trykt utgave)

ISBN: 978-82-91850-41-2 (digital utgave)

Takk til Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS, Norsk Polarinstitut, Herta Grønndal, Freia Hutzchenreuter, Tone J. Sund og Statsarkivet i Tromsø for utlånt bildemateriale.

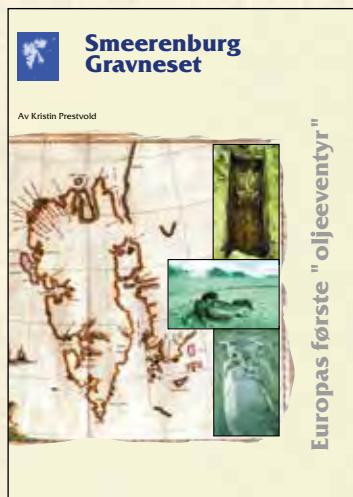
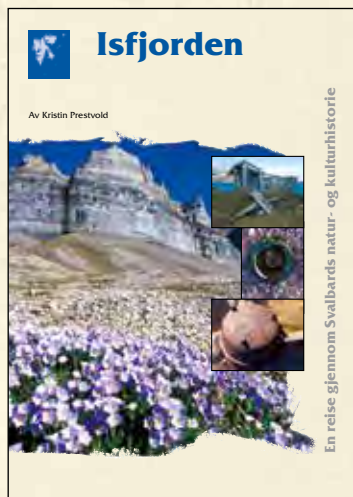
Takk også til Peter Brugmans, Viggo Bj. Kristiansen, Svalbard Reiseliv AS, Svalbard museum, Spitsbergen Airship Museum og Store Norske Spitsbergen Kullkompani AS for faglige innspill.

Takk for hjelp, Anne-Lise Sandvik og Tormod Jensen.

Forkortelser: ACC: Arctic Coal Company, SNSK: Store Norske Kulkompani, NP: Norsk Polarinstitut, SM: Svalbard Museum.

Longyearbyen 2013

# Andre temahefter fra Sysseleannen







## SYSSELMANNEN PÅ SVALBARD

MILJØVERNAVDDELINGEN

N-9171 LONGYEARBYEN



*“Hengekøya”. SNSK åpnet i 1959 Grube 5 i Endalen. Taubanen måtte legges over Sysselmannsgården for å nå frem til Taubanesentralen. Etter at flere kullkibber hadde falt ned på taket ble det hengt opp et stålnett. “Hengekøya”, som den ble kalt på folkemunne, ble tatt ned i 1988. Det ble også telemasta fra 1952, som står til venstre for “Hengekøya”.*

*Foto: SNSK*

ISBN 978-82-91850-39-9



9 788291 850399 >