



# Ny-Ålesund

Av Per Kyrre Reymert



**Verdens nordligste gruveby**



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

*Dette heftet handler om kulturminnene i Ny-Ålesund, om bygningene, gruvene, havna og jernbanen. Når ble de bygget, av hvem og hvorfor? Bygningshistorien viser den historiske utviklingen av byen, men kulturminner formidler også noe annet. De er historiske kilder man kan gå inn i, ta på og kjenne lukten av. Kulturminner formidler en stemning og en følelse av historien på en annen måte enn rene fakta. Vi håper heftet vil bidra til at flere ønsker å oppsøke kulturminnene i Ny-Ålesund. I motsetning til gruvebyene Barentsburg, Grumant og Longyearbyen, ble ikke Ny-Ålesund ødelagt under andre verdenskrig. Det finnes derfor mange bevarte historiske bygninger i Ny-Ålesund. Bygningene eies og vedlikeholdes av Kings Bay AS, og de fleste av dem er i bruk.*

*I 2016 er det 100 år siden selskapet Kings Bay AS ble opprettet. Selskapet er uløselig knyttet til virksomheten i Ny-Ålesund. Fra starten som et kommersielt gruveselskap, og senere under omstillingsprosessen som gjorde Ny-Ålesund til base for internasjonal forskning.*

## Kulturminner på Svalbard

*De synlige sporene etter mennesker på Svalbard skriver seg fra de siste 400 årene. Selv om øygruppen er et av Europas siste større uberørte villmarksområder er den likevel fylt av kulturhistorie. Om menneskelig aktivitet som forteller historien om hvordan mennesket samhandler med naturen rundt seg. I svalbardmiljøloven er derfor alle spor etter mennesker fra før 1946 automatisk fredete kulturminner. Dette gjelder alle typer bygg eller husrester, anlegg og fangstinnretninger, graver, kors, inskripsjoner og alle løse gjenstander. Kulturminnene har størst verdi når de oppleves mest mulig intakte, og det er derfor straffbart å ødelegge eller å fjerne kulturminner. Fredningen omfatter normalt en sikringszone på 100 meter rundt kulturminnet.*

## Kart

Bygninger, kirkegården, minnesmerker og severdigheter er merket med et tall eller en bokstav i teksten og gjenfinnes på kartene: Oversiktskart for Ny-Ålesund-området side 5, Bygningshistorie Ny-Ålesund side 30-31 (tall og bokstaver med farge), Kirkegårder, minnesmerker og severdigheter ● side 32-33 og Forskningstasjoner i Ny-Ålesund ● på side 36-37. Kart over Ny-Ålesunds kullgruver er på side 34-35.

## Før Ny-Ålesund



Anneksjonshytte med anneksjonskilt satt opp av Green Harbour Co. Chr Anker i 1909. Under beskrivelsen av det annekterte området utstrekning står datoer og navn for fornyelsene. Tre av skiltets fire deler er bevart. Nederst er Peter S. Brandals signatur fra hans første besøk til det som skulle bli Ny-Ålesund.

Foto: 1920-tallet, Anders Orvin, Norsk Polarinstitutt.

### TEKSTEN PÅ ANNEKSJONSSKILTET:

Green Harbour Coal Co. Chr. Anker Kings Bay.  
Ingeniør F. Nannestads okkupation af 23., 24. og 25. juni 1909.  
Bevitnet af Edmund Ytteborg, J. Falck Dessen.  
Fra merket paa fjordmunningens sydvestside et landområde 5 - fem - kilometer ind i landet fra lavvands merke rundt Kings bay med strandret og annekkktion af Kulhavnen til merket paa fjordens nordøstside nær Blomstrands havn.  
Fornyet af kaptein S. Smith 19. og 25. juli 1910 med tilføielse. Med foranliggende holmer.  
Bevitnet af E. Ytteborg, I. C. V. Selmer.  
(Så kommer fornyelser 1911 til 1915.)  
Fornyet 14.8.1916 Peter S. Brandal  
Vidner Johansen Brandal A. Halvorsen.

Kongsfjorden ligger på 79 grader nord, på nordvestsiden av Spitsbergen, Svalbards største øy. Fjorden er 3 mil lang og nesten en mil bred. Langs sørsiden er det en flat strand-slette med spisse fjell og isbreer bak. Innerst i fjorden går Kronebreen, Kongsbreen og Conwaybreen ut i sjøen. Foran breene ligger Ossian Sarsfjellet og Lovénøyane og bakom står de spisse Tre Kroner. Ny-Ålesund ligger på sørsiden, halvveis inn i fjorden med Blomstrandhalvøya i nord.

Kongsfjorden, Kings Bay, ble brukt av de første vest-europeiske hvalfangerne på 1600-tallet, og det er funnet hvalfangergraver på Hollendarhaugen i Ny-Ålesund 10.

I 1610 oppdaget den engelske hvalfangeren Jonas Poole kull i Kongsfjorden. De svenske geologene Christian A. Blomstrand og Otto M. Torell påviste forekomster av kull i Kongsfjorden i 1861 og 1868.

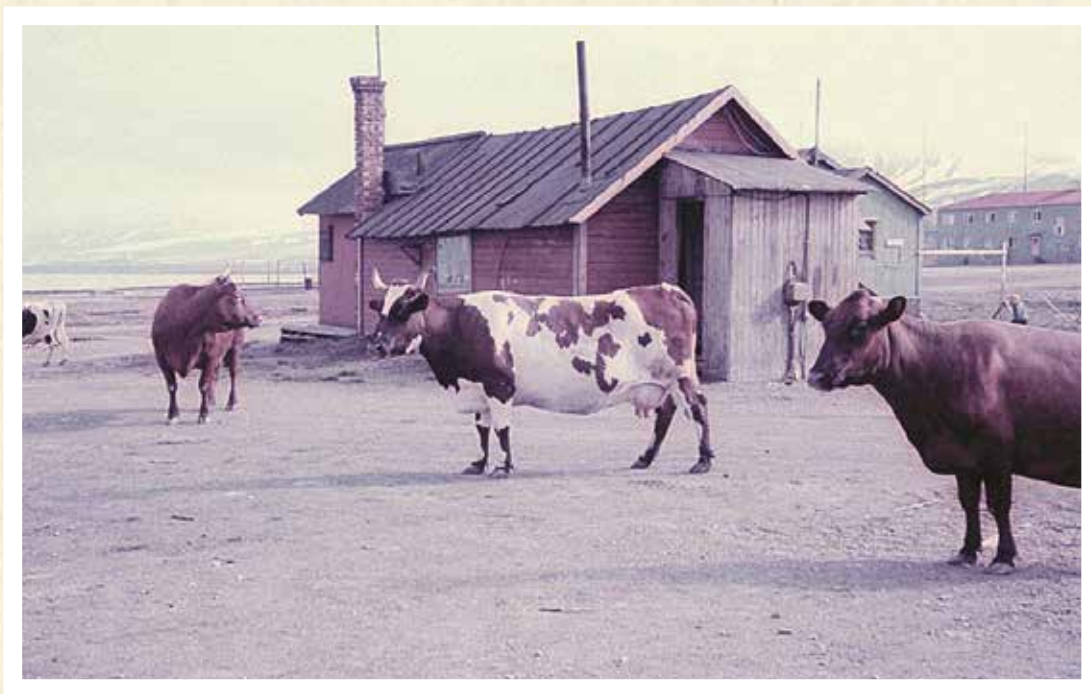
Etter at Søren Zakariassen åpnet den første kommersielle kullgruva på Svalbard i 1899 i Isfjorden, ble det stor interesse for å starte kullgruver. I 1901 annekterte A/S Bergen-Spitsbergen Kulgrubekompani et område på sørsiden av Kongsfjorden. Her lå kullet synlig.

En stålstreng ble strukket rundt området, og det ble satt opp et annekjonskilt og en liten brakke til redskaper og dynamitt. Annekjonskiltet er bevart som det eldste kulturminnet fra Ny-Ålesunds kullhistorie. Det ble ikke drevet ut noe kull i 1901, og bergenselskapet kom aldri tilbake til Ny-Ålesund.

I 1909 kom en ekspedisjon fra Green Harbour Coal Co, et selskap eid av Chr. Anker i Halden, til Kongsfjorden. De tok i besittelse samme område som Bergens-selskapet og satte opp annekjonskilt og et hus. Også et av disse annekjonskiltene finnes i Ny-Ålesund. Området ble kalt Kolhamna. Kullfeltet ble besøkt årlig fram til 1915.

I 1910 ble huset fra 1909 flyttet til gruveområdet der den nye gruva Agnes ble åpnet. I 1911 var det virksomhet i 14 dager, og 400 meter lenger sørøst ble det funnet kull på et sted som fikk navnet Godthaab. Et stort annekjonskilt av sink ble satt opp på huset. Tre fjerdedeler av skiltet er på museet i Ny-Ålesund. I 1912 og 1913 var det aktivitet i seks uker, og det ble satt opp en ny hytte og en brakke. Green Harbour Coal Co. var også på kullfelt i 1914 og 1915, men kun i noen få dager.

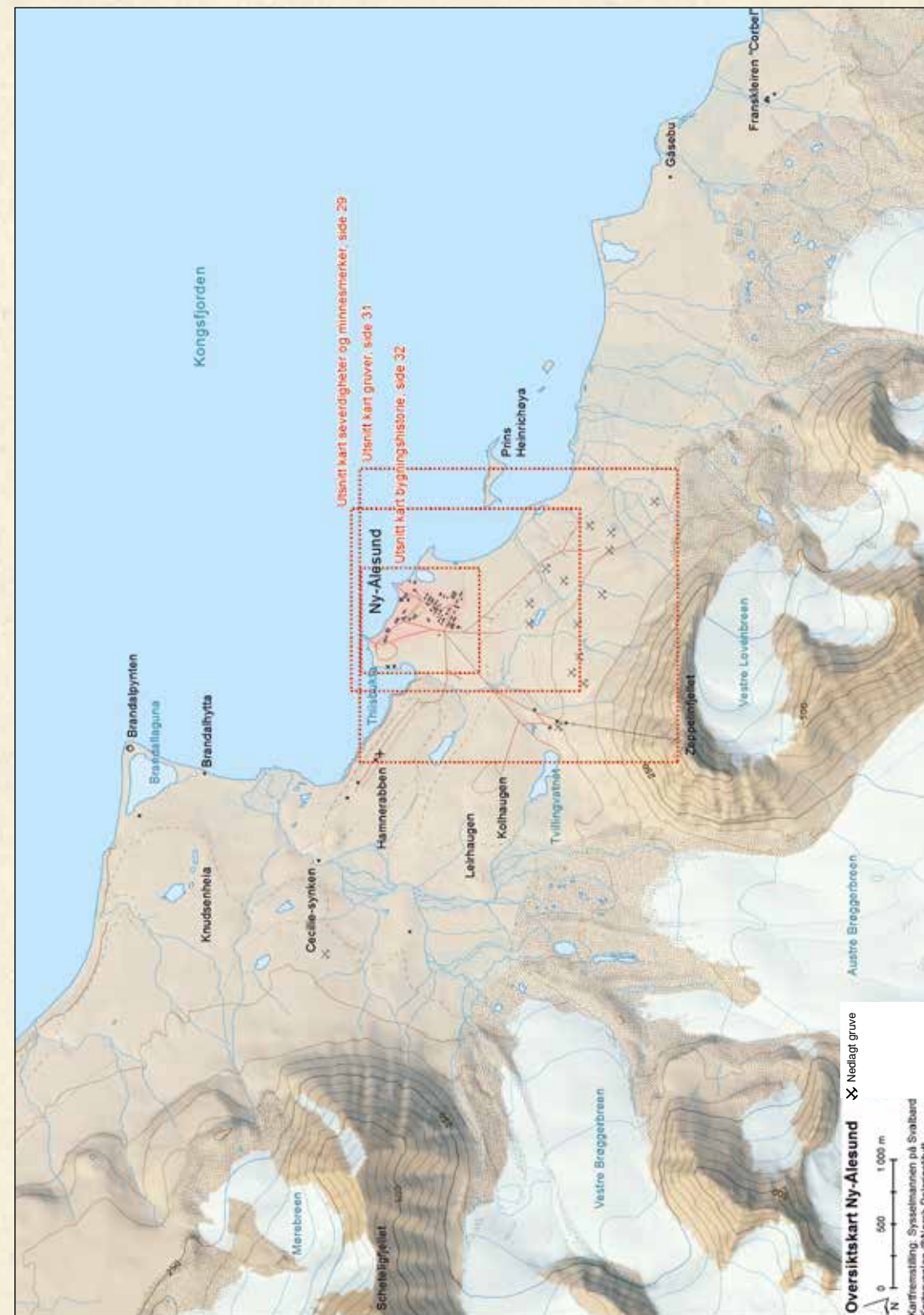
Etter Chr. Ankers død i 1912 ønsket dødsboet å selge Green Harbour Coal Co. I 1916 fikk ishavsreder Peter S. Brandal i Ålesund tilbudet.



Green Harbour Huset 1 er Ny-Ålesunds eldste hus. Det ble bygget av Green Harbour Coal Co. i 1909 eller 1912 og stod før i gruveområdet. Byens kyr ser ut til å være skuffet over beiteforholdene.

Foto: Ca 1960, Elna Stiens fotosamling.

## Oversiktskart for Ny-Ålesund-området med kartutsnitt med sidehenvisninger



# Verdens nordligste kullgruve 1916 – 1929



Kullgruva Josefine i 1920.

Peter S. Brandal, reder og ishavsskipper i Ålesund, hadde gjort forretninger med tyskerne og fortsatte med det under første verdenskrig. Norge var et nøytralt land under første verdenskrig, men handelsflåten seilte for Tysklands fiender. Brandal fryktet at hans tysklandsforbindelser ville gjøre kullkjøp fra England og de vestallierte vanskelig. Hva gjør du når ingen vil selge deg kull? Du starter din egen kullgruve. I 1916 fikk han tilbud om å kjøpe Green Harbour Coal Co.s kullfelt i Kongsfjorden. Han reiste opp, så stedet og kjøpte det. Kings Bay Kull Comp. A/S ble stiftet i Ålesund 12. desember 1916 av Peter S. Brandal, advokat Trygve Klausen, ishavsreder Michael Knutsen og konsul Trygve Jervell.

Den flate sletten nedenfor Zeppelinfjellet ble kalt Kolhamna. I 1916 var det to gruveåpninger, mange funn av kullag og tre små bygninger på kullfeltet. Midt i Ny-Ålesund står det i dag et lite rødt hus som kalles Green Harbour-huset **1**. Huset er det eneste gjenværende av de tre bygningene som var på stedet i 1916, og er dermed trolig Ny-Ålesunds eldste hus.

Kings Bay Kull Comp. A/S satset stort og dristig. De bygget en by med plass til 250 overvintrende innbyggere og 50 flere om sommeren.

Foto: 1920-tallet, Erling Einar Angell Thiis, Norsk Polarinstitutt.

Stedet fikk alt det en by behøvde av boliger, kraftverk, verksteder, kai og telegrafstasjon. Det ble anlagt flere gruver med daganlegg og skinnegang til lokomotiv og kullvogner. Alt materiale og utstyr som trengtes for å anlegge byen måtte fraktes med båt fra fastlandet. Det var ingenting å få på Svalbard. Utfordringen var ikke bare at kullet lå 2000 km nord for kjøperne på det norske fastlandet, men at utskipningen bare kunne foregå i fire-fem isfrie måneder. Gruvedriften skulle foregå på 79 grader nord og i den arktiske mørketiden.

I 1917 kom den første båten med arbeidsfolk, gruveutstyr og materialer til bygninger. Det var starten på Ny-Ålesund, verdens nordligste kullgruveby. Stedet het ikke det på den tiden. På et kart fra 1919 står det Brandal City, oppkalt etter grunnleggeren Peter S. Brandal. Noen få år senere omtales byen som Ny-Ålesund etter byen hvor selskapet ble stiftet.

Den første sommeren var i alt 143 mann i arbeid. Det ble lagt skinnegang opp til Agnesgruva og tatt ut 800 tonn kull. Flere bygninger ble satt opp og innredet; to 30-manns brakker, Brakke 1 og Brakke 2. Brakke 1 **D** ble brent i 1973, men Brakke 2 **6** står ennå. Spisebrakka Mellomdekket ble satt opp der Kongsfjord-



I nærmeste rad fra venstre: funksjonær bolig **I**, funksjonær bolig **H** og driftsjefens hus **16**. I raden bak ligger fra venstre sykehuset **G**, funksjonærmessen **15** og kontoret **17**. Funksjonærboligene og sykehuset ble brent av tyske soldater under andre verdenskrig.  
Foto: 1920 Erling Einar Angell Thiis, Norsk Polarinstitutt.

butikken **E** ligger i dag. Borte er også hestestall **C** og verksted med smie og dampdrevet kraftstasjon **B**. Lokomotivstall lå der **M** nå er. Den første overvintringen i Ny-Ålesund var i 1917-18 og da bodde det 62 mann i den nye gruvebyen. 15 000 tonn kull ble skipet ut neste sommer.

Sommeren 1918 var 300 mann i arbeid. De satte først opp fem seksmanns ferdigbrakker til seg selv. Noen ble senere påbygget til småhus for familier. Det røde huset **12** bak museet er restaurert som en seksmannsbrakke og er museum.

De ombyggete husene **10** og **11** var også seksmannsbrakker.

Det kom opp tre 40 tonns prammer for å bringe kullet fra land til skipene, fordi det ikke var bygget noen kai. En av disse prammene **24** er nå bygget om til naust i Thiisbukta.

Det ble bygget badeanlegg **F**, og hus til daganlegg ved gruva. Ny-Ålesund fikk telegrafstasjon **7** som var meget viktig både for driften av gruva og for den øvrige forbindelsen med fastlandet. Telegrafstasjonen var bygget i 1918 og stod framme på haugen mot fjorden. Den hadde eget kraftverk.



Kullkaia i 1925. Den ligger der dagens kai **53** er. Oppå kaia står det kullvogner. Et skip får lastet kull fra lasterennene.  
Foto: Helge Hjelle, Norsk Polarinstitutt.



Ny-Ålesund i 1938.

Flyfoto: Norsk Polarinstitutt.

Etter andre verdenskrig ble telegrafen flyttet til der den nå står **7** mellom Ungkarheimene **36** og **39**. I 2014 ble telegrafen åpnet for publikum etter omfattende restaurering som startet i 2012.

Chefsmessen eller Villaen, som den også ble kalt **13**, ble satt opp for å huse gruveselskapets styre og direktør når de kom på besøk. Huset heter nå Amundsenvillaen fordi polaroppdageren Roald Amundsen bodde der noen uker i 1925 og 1926.

Vinteren 1927-28 bodde Svalbards sysselmann Johannes Gerckens Bassøe og en sysselmannsbetjent med kone i denne villaen. Amundsenvillaen ble tilbakeført og restaurert i 2009-2011.

Sommeren 1919 ble det bygget en formannsmesse **15**, bolig for driftssjefen **16** og kontorbygning **17**. De står alle i dag. To funksjonærboliger som lå der **H** og **I** er nå, og et sykehus på **G**, er borte. Ny-Ålesund fikk sitt største hus, en 76-manns brakke **14**, som i dag heter Nordpolhotellet slik det er malt på taket. Mellageret **18**, som nå er byens samlingssted om sommeren, ble satt opp dette året.

Vest for Nordpolhotellet ble det bygget fire åttemanns brakker. Disse ble familieboliger på 1920-tallet og er nå erstattet av moderne hus **48**, **50**, **51**, **52**. Det grønne huset **9** var en åttemannsbrakke. Det er bevart slik det var som familiebolig fram til 1963, og er nå museum. Daganleggene ved gruvene ble utbygget med flere hus. Alle disse er nå borte, men noen tufter er fremdeles synlige.

Sætra **21**, som stod i daganlegget til Sofie I-gruva, ble flyttet til byen som familiebolig på 1950-tallet. Ved Josefinegruva har Sysselmannen på Svalbard restaurert en liten ventilasjons- og hvilebu.

Sommeren 1920 ble kullkaia med jernbane fullført. Den lå der dagens kai ligger **53**. Om sommeren var det lasting av kullskipene, og da kom lokomotivførere og andre sommerarbeidere. Grisehuset til 60 griser **J**, og bakeri **K** ble også bygget, begge er nå borte. Brakke **3**, Lompa **L**, var til sommerarbeidere og hadde plass til 32 mann. Den ble brent i 1965. Butikken **8** ble satt opp i 1920 og er nå Ny-Ålesunds museum og informasjonssenter. Dagens posthus **19**, var bygget som bibliotek og den har også vært skole. De fleste husene var umalte, men noen var rødmalte.

I 1920-21 overvintret 269 personer, 12 var ansatte kvinner. I tillegg var det 10 kvinner og 23 barn som bodde i byen som familiemedlemmer. Her var også verdens nordligste fjøsstell med fire kyr, fem hester og 92 griser.

Når det er permafrost i bakken er det vanskelig å få ferskvann til hushold og verksteder. Brøner og grunnvann finnes ikke, og om sommeren er smeltevann fra breene fult av sedimenter. Tvillingvatnet var og er Ny-Ålesunds gode vannkilde. I 1925 ble det bygget en to kilometer lang vannledning, en såkalt rørkasse ned til byen. Rørkassen hadde varmekabler og var Svalbards eneste helårige vannledning. Den endte ved gruvebadet **F**, bakeriet **K** og arbeidermessa, Mellomdekket, **E**. De siste 250 meterne var bygget i en stigende høy bro. Fra enden av vannledningen ble vannet kjørt med hest ut til husene i byen.

Fra 1917 til 1920 ble 23 av Ny-Ålesunds 29 fredete bygninger oppført. Ny-Ålesund er det stedet på Svalbard med flest fredete bygninger fra gruvevirksomhet.

Etter 1920 var det nesten ingen byggevirksomhet i Ny-Ålesund, unntatt i daganleggene ved gruvene. Fra 1921 til driftsstansen i 1929 var det god drift i gruvene Ester I og Sofie I. Det ble tatt ut fra 70 000 til 90 000 tonn kull pr år. Etter andre verdenskrig var det bare tre år med tilsvarende høy produksjon.

Lave kullpriser gav dårlig økonomi, og selskapet var avhengig av driftsstøtte fra den norske staten. Driften var innstilt vinteren 1925-26, og for hvert år vurderte staten om den skulle støtte sommer- og vinterdrift. En ny kraftstasjon ble bygget 1928.

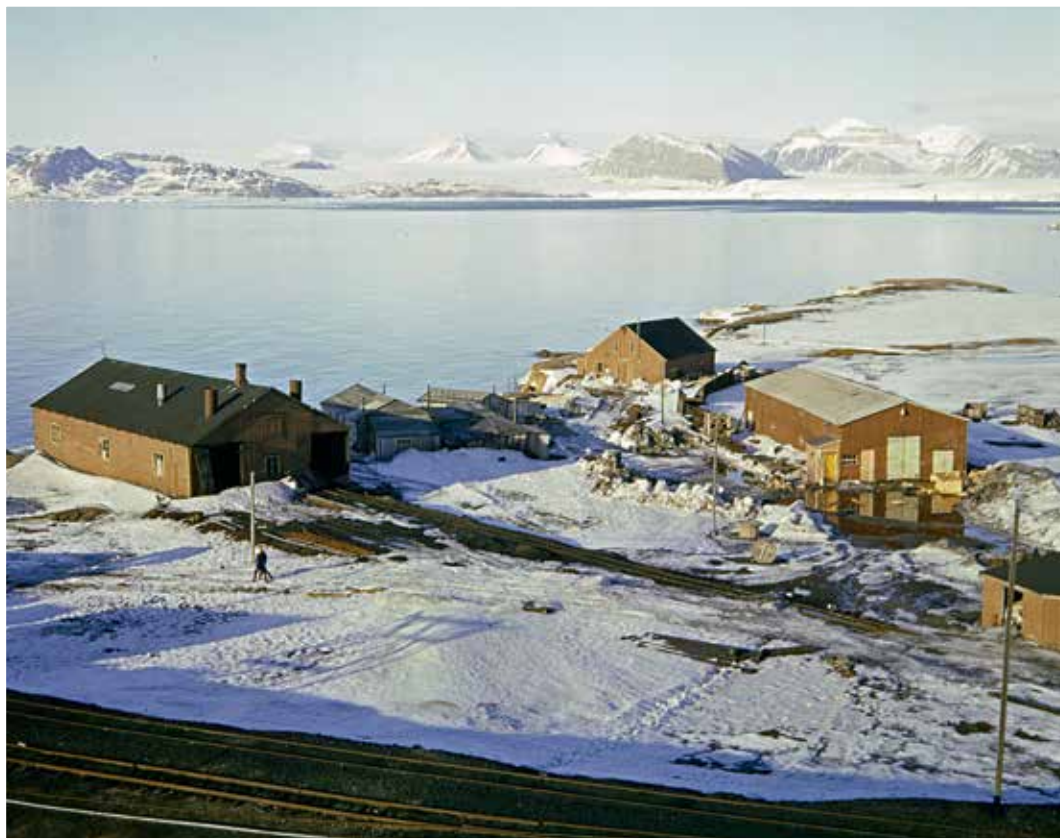
Vinteren 1928-29 viste det seg at gruvene Sofie I og Ester I ikke var drivverdige, og høsten 1929 ble kullgruvene i Ny-Ålesund stengt. Fra 1929 var det stasjonert et vaktmannskap på to-tre personer fram til hotelldriften og fiskeristasjonen kom i 1936.

I 1933 overtok den norske staten alle aksjene i Kings Bay Kull Comp. A/S.



Gruvene Sofie I til venstre og Ester I til høyre i 1938.

Flyfoto, Norsk Polarinstitutt.



Verkstedsområdet ved Solvatnet på 1960-tallet. Til venstre lokomotivstallen **M**, så noen små lagerhus og fjernest Lager 1 **A**. Disse er nå borte. Til høyre ligger Jernlageret **20** og i bildekanten ser vi litt av Mel-lageret **18** som begge står i dag.

Foto: Herta Lampert Grøndal, Tromsø Museum  
- Universitetsmuseet, UiT, Norges arktiske universitet.

## Byen nærmest Nordpolen

Det ble drevet ut rekordmye kull i årene 1925 til 1928, men det var ikke dette som skulle gjøre Ny-Ålesund verdenskjent. Byen ble startsted for kappløpet til Nordpolen. Et samfunn med 271 mennesker, kai, telegrafstasjon og teknisk og praktisk kompetanse kun 1231 km fra Nordpolen gjorde Ny-Ålesund til det beste stedet i verden for nordpolekspedisjoner.

### N24 og N25

Den 15. april 1925 kom Roald Amundsen med tre skip til Ny-Ålesund. Han ville prøve å nå Nordpolen gjennom luften. Sjøflyene N24 og N25 kom i kasser ombord i Hobby. Flyene ble montert på land, mens Roald Amundsen og hans seks ekspedisjonsdeltagere flyttet inn i gruvebyen. Amundsen, ekspedisjonens sponsor Lincoln Ellsworth og Amundsens materialforvalter Fritz G. Zapffe fikk sengeplass i annen etasje i Chefsmessen **13**. Den var bygget i 1918 som sommerbolig for Kings Bays styre og direktører. Da Amundsen kom, flyttet direktørene ut, og det var da huset fikk navnet Amundsen-villaen. Resten av ekspedisjonsdeltagerne fikk sengeplass i et av de små familiehuse og i sykehuset **G**. Alle spiste sammen i Speilen, som nå kalles Green Harbour-huset **1**. Dette var Ny-Ålesunds eldste bygning. Navnet var hentet fra et annet elegant spisested, Speilsalen på Grand Hotell i Oslo.

To bygninger i Ny-Ålesund var spesielt viktige for ekspedisjonen. Den ene var verkstedet fra 1917 **B** der de som satte sammen flyene fikk viktig hjelp fra gruveselskapets folk. Dette huset **B**, er nå borte. Det andre var telegrafstasjonen fra 1918 **7**. Via Spitsbergen Radio i Grøn fjorden fikk han her inn værmeldinger og dit gikk han for å stille ekspedisjonens klokker etter tidssignalet fra Eiffeltårnet. Fra telegrafstasjonen fikk også Amundsen og journalistene sendt telegrammer til fastlandet om ekspedisjonens forberedelser.

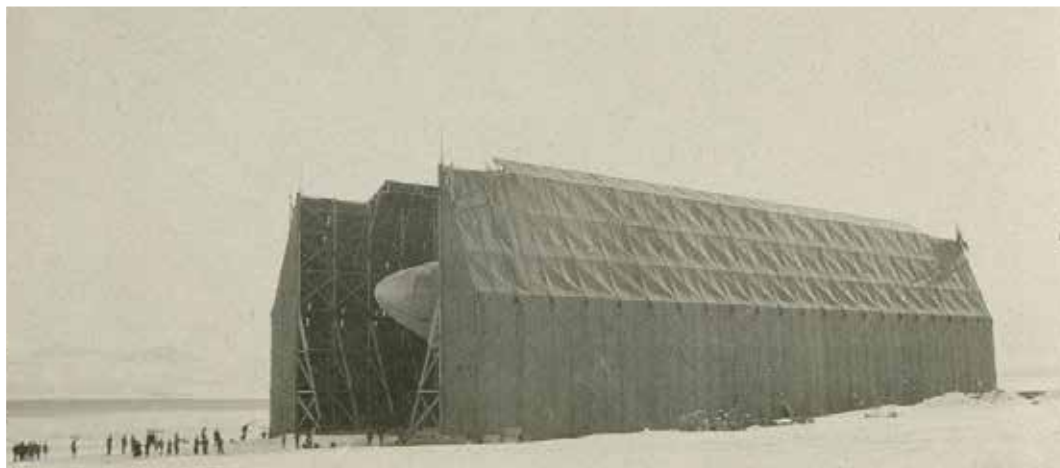
Amundsens folk slurvet ikke med hygien. Fredag var det badedag i gruvebadet, damer om formiddagen og herrer, inkludert polflyverne, om ettermiddagen. Badet **F**, var bygget i 1918.

Den 21. mai tok de to flybåtene av mot Nordpolen. Amundsen og ekspedisjonen hadde da vært i Ny-Ålesund i fem uker. Senere skulle det bli nok en ukes opphold i byen. Flyene måtte nødlande på 88 grader nord, og etter en mirakuløs redning kom de seks tilbake til Ny-Ålesund 18. juni 1925. Telegrafisten hadde travle dager, og Amundsen og hans ekspedisjonsdeltagere fikk noen døgn i Amundsen-villaen og Ny-Ålesund før de tok sjøveien sørover.



N25 i Ny-Ålesund mai 1925.

Helge Hjelles fotografier, Norsk Polarinstitutt.



Luftskipet NORGE i luftskipshangaren 6 i Ny-Ålesund mai 1926.

Foto: Helge Hjelles fotografier, Norsk Polarinstitutt.

I Ny-Ålesund flyttet direktørene Peter S. Brandal og Michael Knudsen tilbake til sin direktørresidens, som nå het Amundsenvillaen, og Ny-Ålesund gikk tilbake til sitt normale kullgruveliv.

Til minne om dette første forsøket på å nå Nordpolen med fly ble det satt opp en minnestein med navnene på de seks deltagerne 7. Den står på en liten høyde utenfor byen, og midt i byen står en byste av Roald Amundsen 3.

### Luftskipet NORGE

Det ble ikke satt opp noen hus eller andre byggverk for Amundsens ekspedisjon med N24 og N25, det var nok med det Ny-Ålesund allerede hadde å tilby. Men til neste nordpol-ekspedisjon måtte det bygges nytt. I 1926 ville Amundsen igjen prøve å nå Nordpolen gjennom luften, og nå med luftskipet NORGE. Det krevde både en stor hangar og en fortøyningsmast. Det var meget krevende å sette opp disse konstruksjonene i den arktiske vinteren. Tømmermester Ferdinand. R. Arild var leder for de 23 som skulle utføre monteringen. De kom til Ny-Ålesund 22. oktober 1925 sammen med 600 m<sup>3</sup> trematerialer til hangaren, hangar-dukken, 50 tonn jernbolter og det som skulle bli fortøyningsmasten. I løpet av den polare mørketiden og vinteren klarte de å bygge hangaren, støpe 19 betongfundamenter til bardunene og reise masten. Det er et meget imponerende arbeid.

Hangaren 6 i tre var 110 meter lang, 34 meter bred, 30 meter høy, og dekket av 10 mål dobbel seilduk. Fortøyningsmasten er 35 meter høy med tre bardunfundamenter og står fremdeles 4. Hangaren falt sammen etter hvert som bardunene sprang. Kings Bay hadde behov for trematerialer, og hangarens solide stokker ble gjenbrukt til forskjellige byggearbeider. De to jernbanebroene som går over kløfta like ved der hangaren stod er bygget av materialer fra hangaren. Her får man et godt inntrykk av dimensjonen på trestokkene og hvordan de var føyd sammen. Hangaren ble holdt stødig med 16 bardunerfundamenter. I dag ser man flere av de betongfundamentene med jernløkker som bardunene var festet i. Og man ser tydelig det planerte området der hangaren stod, med en steinrøys i hver ende.

Amundsen ankom 21. april. Han flyttet inn i villaen 13, som nå hadde hans navn. Her bodde sikkert også Lincoln Ellsworth, som også var med på å finansiere denne ekspedisjonen, mens de andre ble forlagt rundt i byen. Det var få som overvintret i Ny-Ålesund 1925-26, kun 17 mann. Derfor var det god plass i byen. Materialforvalter Fritz G. Zapffe og luftskipets italienske konstruktør Umberto Nobile bodde i sykehuset G, som stod der Trønderheimen, en av svenskebrakkene fra 1945 nå står 25. Grunnmuren stikker fram under brakka mot veien. De 50 mann som hørte med i ekspedisjonen spiste på arbeidermessa, Mellomdekket fra 1917, som ble revet i 1969 E. På den tomte står nå Kings Bays butikk, Kongsfjordbutikken.



Luftskipet NORGE i Ny-Ålesund mai 1926.

Foto: Helge Hjelles fotografier, Norsk Polarinstitutt.

Luftskipet NORGE lettet fra flybasen i Ciampino i Italia 10. april. Ferden videre gikk via Pulham i England, Oslo, Leningrad og Vadsø før det kom flyvende inn Kongsfjorden 7. mai. Luftskipet ble tatt inn i hangaren og etterfylt med hydrogengass som kom sjøveien i 4 800 stålflasker. Disse var verdifulle og alle skulle tas med til fastlandet, men én ble gjemt bort og er nå på museet i Ny-Ålesund.

Den 11. mai startet turen nordover. NORGE passerte Nordpolen 12. mai og landet i Teller i Alaska neste dag. Dette var første gang noen så Nordpolen.



Flyet Josephine Ford i Ny-Ålesund med gravene Sofie I og Ester I i bakgrunnen. 9. mai 1926 forsøkte Richard E. Byrd og Floyd Bennett å fly fra Ny-Ålesund til Nordpolen med Josephine Ford. Byrd hevdet at de hadde nådd polen, men i dag er det enighet om at de ikke klarte det.

Foto fra "Ny-Aalesund - Svalbard" utgitt av Kings Bay Kul Comp. A.S., Aalesund.

## Luftskipet ITALIA

Umberto Nobile kom tilbake til Ny-Ålesund med sitt eget luftskip ITALIA den 5. mai 1928. Hans plan var å fly til området rundt Nordpolen for forskning og oppdagelser. I Ny-Ålesund kunne han benytte seg av hangar 6 og fortøyningsmast 4 som var i brukbar stand, og fra sitt opphold i 1926 kjente han godt til byens fasiliteter, slik som havn og telegraf. Det er ikke kjent hvilket hus Nobile bodde i. Vi må tro at han fikk bo standsmessig, kanskje i en av funksjonærboligene H, I, mens mannskapet fikk plass i arbeiderbrakkor. Det var bra med plass, for det var kun 162 overvintrende i byen.

Nobiles flyvninger endte tragisk. Etter to vellykkede prøveturer fløy 11 mann den 23. mai mot Nordpolen. Dagen etter mistet de oppdrift, og ITALIA falt hardt ned på isen.

Gondolen med Nobile og noen menn falt av, og med lettere vekt steg luftskipet til værs og tok med seg seks mann som aldri ble funnet. Det ble satt i gang en stor ettersøkning der det deltok 22 fly, 15 skip, to lag med hundesleder og mange mindre fartøyer med i alt om lag 1500 mann. Ettersøkningen ble en stor inter-

nasjonal mediasak der telegrafstasjonen 7 i Ny-Ålesund var selve pressesenteret. Da Nobile og de sju andre som var reddet kom til byen etter nesten to måneder, var Ny-Ålesund blitt kjent over hele verden, og kjennskapen ble ikke mindre av at Roald Amundsen forsvant på vei fra Tromsø til Ny-Ålesund for å delta i letingen med flybåten Latham. Den siste kommunikasjonen som ble hørt fra Amundsen, kom gjennom telegrafen i Ny-Ålesund.

Foruten telegrafstasjonen var Amundsenvillaen 13 i begivenhetenes sentrum. Sysselmann Johannes Gerckens Bassøe og hans betjent med kone hadde den vinteren leid seg inn i Amundsenvillaen, og de fikk mye å gjøre under ettersøkningen med norske og utenlandske letemannskaper og journalister av alle slag.

I dag står både telegrafstasjonen og Amundsenvillaen i oppusset stand, og fortøyningsmasten rager høyt like ved bebyggelsen. Den som leter, vil finne tomte til luftskipshangaren og flere bardunfundamenter 500 meter fra bebyggelsen.



Luftskipet ITALIA i Ny-Ålesund mai 1926.

Helge Hjelles fotografier. Norsk Polarinstitutt.

## Turisthotell og fiskeristasjon



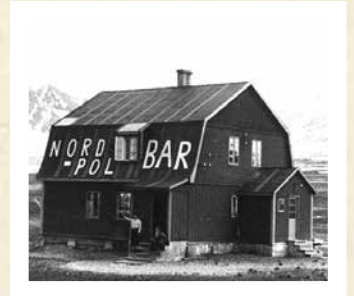
Amundsenvillaen 13 i 1937 da hoteldriften holdt til der.

Foto: Robert Drevon, Norsk Polarinstitutt.

Det flotteste huset på Svalbard var i 1918 direktørboligen, Chefsmessen i Ny-Ålesund, 13. Her bodde selskapets direktør og besøkende styremedlemmer om sommeren. Huset lå i utkanten av bebyggelsen i passe avstand fra arbeidere og funksjonærer. Huset har hatt mange navn: Chefsmessen, Direktørboligen og Amundsenvillaen etter Roald Amundsens bruk i 1925 og 1926. Under hoteldriften på 1930-tallet fikk huset to navn til, først "NORTH POLE HOTEL" og så "NORD-POL BAR".

I 1933 overtok staten Kings Bay Kull Comp. A/S (KBKC) og så seg om etter muligheter for å få virksomhet i byen. Selskapet ønsket aktivitet slik at bygninger og anlegg ble tatt vare på. Fra 1929 hadde det kun vært et vaktmannskap på et par personer i byen. De to mulighetene som kom var turisthotell og fiskeristasjon.

Bakgrunnen for hoteldrift i Ny-Ålesund var den turisttrafikken som hadde eksistert på Svalbard fra siste del av 1800-årene. KBKC hadde allerede i 1920-årene drevet salg av postkort og suvenirer om sommeren. På Svalbard var det norske gruvesamfunn i Longyearbyen og Ny-Ålesund, og det gav muligheter til både turist- og fraktfart. Troms Fylkes Dampskibsselskap (TFDS) bygget et eget fartøy, D/S Lyngen, for svalbardfarten. Skipet gikk i rute fra 1934 med fem-seks turer i året fram til andre verdenskrig.



I 1938 flyttet hotellet til arbeidsbrakka 14 og Amundsenvillaen ble til Nordpol Bar.

Foto: Wilhelm Solheim, 1939, Norsk Polarinstitutt.

Den som fikk hoteldriften i gang i Ny-Ålesund, var Adolf Hoel. Han var geolog og hadde i nesten 30 år arbeidet på Svalbard. I 1928 ble han leder for de nyopprettede Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser, forgjengeren til Norsk Polarinstitutt. Hoel kjente Svalbard godt og ivret for næringsvirksomhet, særlig gruvedrift, men han så også mulighetene i turismen. I 1935 fikk Hoel Den Norske Husflidsforening til å engasjere seg i salg av husflidsvarer til turister i Ny-Ålesund. Salget foregikk i arbeidermessa Mellomdekket E, revet i 1969.

Hoel la planer for hoteldriften sammen med Laura Borgen, som hadde hotellerfaring. Sommeren 1936 dro Borgen og to assistenter opp for å undersøke forholdene og for å selge suvenirer. Det var gjort avtale med KBKC om bruk av hus og inventar. Skipsreder Jacob Kjøde, som i mange år hadde skipet kull fra Svalbard, finansierte hoteldriften. Selskapets direktørbolig, Amundsenvillaen, ble NORTH POLE HOTEL, som det sto i store bokstaver på taket mot fjorden. Sommeren 1936 anløp det åtte store turistskip med over 4000 turister, og suvenirsalget og utskjenkingen av spirituosa gikk bra.

Hotellens gjester var cruiseturister som var i land på dagstur og de som kom reisende med D/S Lyngen. De bodde i 14 dager eller lenger til dampskipet kom tilbake.



Hva hadde Ny-Ålesund å lokke turister med? Roald Amundsens og Umberto Nobiles nordpolsferder hadde gjort byen verdenskjent, og luftskipshallen og fortøyningsmasten sto ikke langt unna hotellet. For de spreke ble det arrangert turer til breer og fuglefjell og skiturer på Lovénbreen. For andre var de avgiftsfrie drikkevarene en adspredelse. Den lokale drinken *Isbjørnkys* var spesielt populær, men hva den besto av er ukjent.

Oppmuntret av den positive driften i 1936 søkte Laura Borgen om offentlig støtte til hoteldrift i 1937. Søknaden ble avslått, og kullbåtreder Jacob Kjøde stod for driften også i 1937. Dette året kom det ti cruiseskip med over 7000 turister til Ny-Ålesund. D/S Lyngen gikk i sin faste rute, og hoteldriften gikk godt.

Den vellykkede driften førte til offentlig støtte i 1938, og A/S Nordpolhotellet ble stiftet med Adolf Hoel i styret. Det ble ansatt 11 personer for å drive hotell og for å sette flere bygninger i stand. Arbeiderbrakkas 14, som var bygget for 76 gruvearbeidere i 1919, ble omgjort til hotell. Brakka inneholdt kun soverom.

Her var det verken, bad, vaskerom, toalett, kjøkken eller oppholdsrom. Brakka fikk nå navnet NORDPOLHOTELLET malt med store bokstaver på den siden av taket som vendte mot fjorden. I første etasje ble det kjøkken, spisesal, salong og kontor og i andre etasje tolv soverom.

Amundsenvillaen fikk navnet NORD-POL BAR. Navnet ble skrevet med store bokstaver på taket godt synlig fra turistskipene som ankret på Kongsfjorden. I baren i første etasje ble vegger og tak dekorert av Robert Drevon og malermester Petter Gran. Motivene var hentet fra nordpolsferder og landskap, fangstfolk og natur.

Lege- og ingeniørboligen fra 1918 I, ble tatt i bruk til gjester med fire rom i andre etasje. Den stod der Mexico 26, står nå og ble brent under andre verdenskrig.

Arbeidermessa ble brukt som spisesal, mens et annet hus ble bolig for hotellets ansatte. Amundsenvillaen og Nordpolhotellet ble malt utvendig, og om lag 5000 turister besøkte Ny-Ålesund i 1938.



D/S Lyngen brakte turister til Nordpolhotellet i Ny-Ålesund. Skipet tilhørte Troms Fylkes Dampskipselskap, nå Hurtigruten, og gikk i fast rute fra Tromsø til Svalbard i 1934-1939 og 1952-1965.

Foto: Norsk Polarinstitutt.



Nordpolhotellet i 1939. Til venstre ser vi litt av Brakke 3 L og til høyre funksjonærmessen 14.

Foto Wilhelm Solheim, Norsk Polarinstitutt.

Sesongen 1939 hadde hotellet de husene og rommene det var behov for. Gjестene ble belønnet med besøkssertifikat signert av sysselmann Wolmer Marlow. Lege Per Holager tok seg av de besøkenes helse. I telegrafstasjonen var det også posthus bestyrt av telegrafist August Syvertsen. Telegrafstasjonen var bygget i 1918 og sto framme på haugen mot fjorden. Etter andre verdenskrig ble telegrafstasjonen flyttet til der den nå står 7, mellom Ungkarheimene. I mai 2014 ble den åpnet for publikum etter omfattende restaurering. Foruten D/S Lyngens seks faste rutebesøk, og på tross av den spente politiske situasjonen i Europa, kom det åtte større turistskip, og driften gikk godt i 1939.

Den 3. september ble det holdt en stor innvielsesmiddag for det ferdiginnredete hotellets bygninger. Midt under middagen ble det levert et illevarslende telegram om at Tyskland hadde gått inn i Polen. Andre verdenskrig hadde begynt. Dermed var AS Nordpolhotellets første tid over, nesten før den var begynt. Alle reiste ned med D/S Lyngens siste avgang for året.

#### Hoteldrift etter andre verdenskrig

Under andre verdenskrig ble funksjonærenes boliger og sykehuset H, I og G brent av tyske soldater, mens Nordpolhotellet bare hadde fått mindre skader i taket. Da Kings Bay Kull

Comp. A/S (KBKC) startet opp igjen gruve-driften i 1945 ble Nordpolhotellet 14 gjort om til funksjonærmesse. Her bodde og spiste de enslige funksjonærene, og her fikk prominente gjester og andre besøkende innkvartering. Funksjonærer som hadde familie med og derfor ikke bodde på funksjonærmessa, spiste gjerne her, og de kunne ha familien med på søndagsmiddag. Amundsenvillaen 13 fikk også ny bruk og ble i 1956 innredet til familieboliger.

Gruvedriften i Ny-Ålesund ble lagt ned i 1963 etter Kings Bay-ulykken året før. D/S Lyngen hadde gått trofast med turister, gruvefolk, post og frakt til Ny-Ålesund fra 1951, og i 1963 foreslo rederiet at det ble startet hoteldrift igjen. Selskapet A/S Nordpolhotellet eksisterte fremdeles.

Høsten 1964 gikk TFDS inn i A/S Nordpolhotellet med en aksjepost på kr 10.000 og det ble prøvedrift i 1965. Bestyrer var stuert Ivar Kræmer som ble assistert av Nanna Ødegaard fra Kyrksæterøra og Alice Karlsen fra Gryllefjord, men driften gikk med underskudd. I 1966 var det kun Ivar Kræmer og Nanna Ødegaard som drev Nordpolhotellet. 12-14 gjester lå på hotellet de ti døgnene D/S Lyngens rundtur til Tromsø varte. I 1967 la A/S Nordpolhotellet ned driften, og det ble slettet fra Handelsregistret i 1978.



Fiskebåter ved kaia i Ny-Ålesund 1936 der 53 er nå.

Helge Hjelles fotografier. Norsk Polarinstittutt.

I dag er både Amundsenvillaen og Nordpolhotellet tilbake i sin gamle bruk. Amundsenvillaen ble i 2009-11 restaurert utvendig og innvendig og første etasje er tilbakeført til slik den var under hotelldriften i 1930-årene med de malte dekorasjonene på vegger og tak. Kings Bays direktør bor i andre etasje, mens den gamle baren er representasjonlokale. 76-mannsbrakka fra 1919, som ble ominnredet til hotell i 1938, ble i 1998 åpnet nyoppusset til moderne hotellstandard og fikk igjen NORDPOLHOTELLET malt på taket. Det brukes av Kings Bay til besøkende. Salongen er i store deler bevart slik den var i 1939.

### Fiskeristasjon

Staten overtok Kings Bay Kull Comp. A/S i 1933 og så etter muligheter for bruk av byen. I 1934 var det godt fiske på torsk og håkjerring langs vestkysten av Spitsbergen. Fiskeriorganisasjonene ba myndighetene opprette et lager i Ny-Ålesund for forbruksvarer til fiskeriflåten. KBKC var positiv og fikk i 1935 i oppdrag av Fiskeridirektoratet å opprette en fiskeristasjon. Selskapets disponent Arne Brøgger ledet arbeidet.

Men hva kunne en gruveby tilby fiskere? Den hadde det viktigste: en god kai og elektrisk kraft til fryseri, boliger til stasjonens betjening og en god telegrafstasjon. Hva med lagerplass for salt og is og hva med iskvernhus?

Kullkaia, der dagens kai 53 ligger, kunne brukes. Den hadde et høyt stolpeverk som ble bygget inn med plater av stål. Disse ble hentet fra det store lagerhuset til marmorbruddet på Blomstrandhalvøya på andre siden av fjorden. Slik fikk man rom til saltlager, kjøleanlegg og iskvern. Det ble forsøkt damping av tran med damp fra et gruvelokomotiv, men det gikk ikke bra. Fiskerne spurte også etter mindre skipsreparasjoner, agn og tørrfiskhjeller, men det kunne fiskeristasjonen ikke tilby.

Betjeningen på fiskeristasjonen var radiotelegrafist, stuert og fire mann. Telegrafisten sto for salget av proviant, dieselolje, smøreolje og is. Telegrafen var i drift i samme periode som fiskeristasjonen. 150 fiskebåter var innom, men på tross av underskudd ble det drift også i 1936. I 1937 fikk skipsreder Jacob Kjøde ansvaret for driften av stasjonen i Ny-Ålesund. En kaffistove for fiskere ble i 1938 åpnet i en av funksjonærboligene. Den driften var en del av A/S Nordpolhotellet.

Fiskeristasjonen åpnet for siste gang 4. juli 1939 ved D/S Lyngen første anløp. Da sommersesongen var over og skipet gikk ned til fastlandet siste avgang 3. september var andre verdenskrig brutt ut og fiskeristasjonen og hotelldriften ble nedlagt. Fiskeristasjonen ble nedlagt for godt, mens hotelldriften kom tilbake.

## Ny-Ålesund under andre verdenskrig



En tropp fra den norske garnisonen på Svalbard i et tomt Ny-Ålesund 3. august 1942. Huset bak soldatene er Mellageret 18.

Fotograf: Forsvarsmuseet Hæren, Oslo.

Gruvedriften i Ny-Ålesund lå i driftshvile fra 1929. Fram til 1941 hadde KBKC kun et ektepar og en mann som var vedlikeholds- og vaktmannskaper i byen. Andre verdenskrig skapte et større marked for svalbardkull på det norske fastlandet, og i løpet av sommeren 1941 kom det opp 69 menn og 8 kvinner som startet oppfaring i gruva Ester II. Det ble tatt ut noe kull, og 27. august lå det ca 8000 tonn kull klart for utskipping, men den samme dagen kom den engelske krysseren Aurora til byen med en evakueringsordre.

*"Til befolkningen i Ny-Ålesund. Overensstemmende med den beslutning som de allierte regjeringer har tatt og som er meddelt oss gjennom den militære distriktskommandosjef i dag, skal vi flytte fra Svalbard i vinter. Det gjelder da å følge de bestemmelser som blir gitt, slik at flyttingen kan skje i god orden og så raskt som mulig."*  
Undertegnet av sysselmannen på Svalbard Wolmer Marlow.

For å tydeliggjøre at dette var alvor og tvang, ble alle menn mellom 18 og 55 år mobilisert til det norske forsvaret i England.

Under evakueringa ødela britiske og norske soldater det som kunne bli til nytte for tysk militær virksomhet på Svalbard. Den gamle og den nye kraftstasjonen, som var under bygging, ble sprengt. Det samme ble radiomastene. Telegrafstasjonens utstyr ble gjort ubrukelig. Gruvejernbanens skinnespor og gruveinngangene ble ødelagt, kullageret ble satt i brann og gruedynamitten sprengt. Vinterprovianten og befolkningens bagasje ble lastet om bord i fangstskuta Polaric. Den 29. august 1941 ble det norske flagget firt av maskinmester Petersen under militær honnør. Han var Ny-Ålesunds eldste innbygger og hadde vært der fra gruvene ble anlagt i 1917. Det var også han som hadde heist det norske flagget for første gang da Svalbard ble norsk i 1925.

Krysseren Aurora seilte til Longyearbyen og den 2. september ble Ny-Ålesunds befolkning satt om bord i trosskipskipet Empress of Canada som seilte til Glasgow i Skottland der de kom trygt i havn 8. september.

Under krigen hadde Kings Bay Kull Comp. A/S kontor både i Norge og London, og det ble ordnet med økonomisk støtte til de av selskaps ansatte som var i England under krigen.

Det var ingen krigshandlinger i Ny-Ålesund under andre verdenskrig, men både norske og tyske soldater var innom for å se om motparten brukte byen. I oktober 1941 var det tyske værskipet Sachsen i Ny-Ålesund. Det beskjøt bebyggelsen, men da det ikke kom noen reaksjon gikk sju mann i land. De så at bordet i Nordpolhotellet 14, var dekket med mat og drikke og øyensynlig forlatt i hast. Tyskerne tok proviant, verktøy og kart med seg. I august 1942 var en tropp soldater fra den norske garnisonen i Barentsburg på inspeksjon i Ny-Ålesund. De fant ingen tyske soldater der, men det var romstert i bygningene og blant de eiendelene de evakuerte

hadde måttet la bli igjen. Norske soldater var også innom i juni 1943. Kullageret brant fremdeles, men de fant ingen ødeleggelser. Sykehuset G stod og det var ingen spor etter tysk aktivitet.

Senere i august beskjøt den tyske ubåten U-302 Ny-Ålesund og tre hus ble satt i brann: Sykehuset G, og to funksjonærboliger H og I. I juli 1944 var soldater fra den norske garnisonen i Barentsburg og Longyearbyen på inspeksjon og så at bygninger var ødelagt.

Freden kom 8. mai 1945, og allerede i juli var bergmester Gunnar Aasgaard på Svalbard for å inspisere gruvene. Han fryktet at menneskap på fangstbåter ville stjele det som var i Ny-Ålesund, og fikk garnisonssjef kaptein Etterlid til å sende motorskøyten Prøven med en korporal og tre mann til Ny-Ålesund. De kunne rapportere at Ny-Ålesund var rundstjålet, til og med linoleumen i Amundsenvillaen var tatt. Noe var tatt av tyske soldater under krigen, men mye var nok «berget» av norske fangstfolk våren 1945.



Telegrafstasjonen under andre verdenskrig på brinken vest for Marinelaboratoriet 63.

Foto: 1942, Forsvarsmuseet Hæren, Oslo.

## Svenskebrakkene



De fem Svenskebrakkene på 1970-tallet. Sibir N, som nå er borte, ligger bak det hvite huset til venstre. Den hvite brakken er sykehuset 27 med den lyseblå Mexico 26 til høyre. Midt på bildet ligger den blå Trønderheimen 25. Samfunnshuset 28 er den røde til høyre i bildet. Den gule veggene kom da taket ble løftet i 1962.

Fotograf ukjent, Svalbard Museum.

Ved andre verdenskrigs slutt visste Kings Bays styre i Norge og London lite om tilstanden til Ny-Ålesund og gruvene. De visste hva som var blitt ødelagt ved evakueringen, og at anlegget hadde vært i forfall og uten vedlikehold i fire år. Og de visste at Longyearbyen, Barentsburg og Sveagruva var brent og ødelagt av tyske angrep. Hadde Ny-Ålesund lidd samme skjebne?

Kings Bay ønsket å starte opp kulldriften med en gang krigen var over, og i samarbeid med Store Norske Spitsbergen Kulkompani etablerte de et innkjøpskontor i Stockholm for noe av det gjenoppbyggingen krevde. Vinteren 1944-

45 så det ut til at de allierte ville seire, og det ble bestilt to dieselaggregater, et lokomotiv og diverse maskiner. Sommeren og høsten 1945 ble utstyr, proviant og personal skipet opp.

Den 13. august 1945 kom Kings Bay Kull Comp. A/S' D/S Vilma med driftsbestyrer ingeniør Sigurd Foss og 70 mann for å sette i stand byen og forberede drift i gruvene. Samme dag kom bergmester Gunnar Aasgaard fra Longyearbyen på inspeksjon til Ny-Ålesund og han skrev en utførlig rapport. I byen var ødeleggelsene mindre enn fryktet.

To funksjonærboliger **H** og **I**, og sykehuset **G** var ødelagt og 76-mannsbrakka, Nordpol-hotellet **14** hadde skader i taket og noen skader innvendig. Alle vinduene i byen var knust, antagelig da dynamittlagre ble sprengt. Telegrafstasjonen hadde fått store skader, men ellers var husene i bra stand.

Kullsiloen som var flyttet til Ester II, og som nesten var ferdig i 1941, var i god stand, men gruveåpninga var ødelagt og full av is. Kullkaia var noe skadet og ville kreve en grundig overhaling før bruk. Vannledningen fra Tvillingvatnet var ødelagt, og begge kraftstasjonene var skadet, men to lokomotiver og flere kullvogner var i god stand.

Boligbehovet var stort, særlig i sommersesongen når det var ekstra folk til kullskiping og utearbeid. Det hadde ikke vært bygget hus i Ny-Ålesund siden 1919, men nå kom det fem store brakker av svensk fabrikat som fikk navnet Svenskebrakkene. Brakkene var ferdighus, én-etasjes lemmebrakker som var 30 meter lange og 7.80 meter brede. Kings Bay brukte brakkene til å fylle tomrommene etter de husene som var brent under krigen.

Én brakke **27** ble det nye sykehuset som ble satt opp der en av funksjonærboligene hadde stått. Grunnmuren er nå synlig på forsiden. Sykehuset hadde legekontor, operasjonsstue, røntgenrom, sykerom for fire pasienter, kjøkken, bad/skyllerom, lagerrom og bolig for legen og sykepleieren. Dette var Ny-Ålesunds sykehus fram til gruve driften ble lagt ned i 1963. Denne Svenskebrakka har siden 1984 vært skutergarasje, lager for Velferden i Ny-Ålesund og lager for Norsk Polarinstitutt's forskningsstasjon.

Bak sykehuset kom en arbeiderbrakke **N** med tomannsrom. Den lå i utkanten av bebyggelsen og fikk navnet Sibir fordi den lå «så langt borte». I 1959 ble den bygget om til fire familieboliger. Fra 1982 brukte Norsk Polarinstitutt den som revegård. Sibir ble revet 1992-94 for å gi plass til den italienske forskningsstasjonen Dirigibile Italia **57**.

Ny-Ålesund fikk et eget forsamlingshus **28** i en brakke plassert mellom butikken og Nordpol-hotellet. Her var det en stor sal til ukentlige sammenkomster med revyer, dans og kino, og salen var stedet for juletreffester og andre høytideligheter som samlet alle i byen. Forsamlingshuset hadde også kafé og rom for bridge

og andre hobbyer, og det var rom for innlosjering. I 1962 ble salen utvidet og taket løftet. I 1998 ble idrettssalen pusset opp og det ble innredet badstue og et nytt dusjanlegg, alt finansiert av tippemidler.

Trønderheimen **25**, ble navnet på den arbeiderbrakka som ble satt på den ledige plassen etter sykehuset **G** fra 1919. Navnet kom av at folk fra Trøndelag ble forlagt her, kanskje i den tiden på 1950- og 60-tallet da anleggsfolk fra Birger Pedersen i Namsos hadde oppdrag i byen. Trønderheimen har vært modernisert flere ganger og er fortsatt en boligbrakke.

Tvers over gata fra Trønderheimen ligger Mexico **26**, en arbeiderbrakke med tomannsrom og et fellesrom. Navnet skal ifølge gammel Ny-Ålesund-tradisjon komme av at det foregikk livlige sosiale sammenkomster der. I 1949 ble Mexico utvidet mot vest, og tilbygget fikk selvfølgelig navnet New Mexico.

I 1973-1991 hadde engelske geologer en sommerstasjon her, og da fikk brakka også navnet Cambridge. Men Mexico fikk igjen sitt gamle navn da den ble modernisert og ombygget til leiligheter for Kings Bays ansatte i 2008-09.

Svenskebrakkene er de yngste av de automatisk fredete bygningene i Ny-Ålesund og på Svalbard. De er godt vedlikeholdt med utskifting av vinduer og nye sanitæranlegg. Bruken av Svenskebrakkene er gode eksempler på Ny-Ålesunds endring fra gruveby til forskningsby.

I 1949-50 fikk Ny-Ålesund også fire nye familieboliger; Londonhusene **2, 3, 4, 5**. Bygningene var blitt oppført i Northern Exploration Company's marmorbrudd London på Blomstrandhalvøya i 1912. Da KBKC hadde behov for flere boliger, ble fire hus demontert og flyttet over fjorden til Ny-Ålesund.

## Fra modernisering til nedleggelse 1945 – 1963



Ester III-VI i 1956.

Foto: Erling Christiansen, Norsk Polarinstitutt

I løpet av høsten 1945 var nybygg og reparasjoner i byen ferdig, med unntak av den nye kraftstasjonen. 140 personer overvintret i 1945-46. I gruvene var mye arbeid nødvendig før man kunne begynne driften. Gruveåpningene måtte ryddes, isen i gruvegangene måtte fjernes og ødeleggelsene på daganlegget og skinnegangen måtte utbedres. Ester II var anlagt 1941, og måtte tømmes for is før driften kom i gang.

I 1946-47 ble det anlagt et nytt daganlegg med gruvnedgang øst for de andre gruvene. Her startet driften på kullfeltene Ester III, IV og V og senere VI, og her fortsatte den fram til ulykken i 1962. Det ble ikke eksportert kull i 1946, men i 1947 ble det tatt ut 61.000 tonn.

Årene like etter andre verdenskrig var vanskelige år for statsselskapet Kings Bay Kull Comp. A/S. Kraftstasjonen brant i 1948, samme år som 14 mann mistet livet i en ulykke i gruva. Det var eksplosjonsulykker i 1952 med ni omkomne og i 1953 der 19 mann mistet livet.

Driftsforholdene i gruva var krevende. Kullfeltet er oppdelt av forkastninger, og det er dårlig fjell. Driften foregikk på ned til 200 meters dyp og her under permafrosten var det innsig av vann. Eksplosjonsfarlig metangass gjorde god ventilasjon nødvendig. Driftsformen var

for det meste rom og pilar, der man lot det stå igjen pilarer av kull for å holde fjellet oppe.

Ulykker og driftsstans førte til dårlige driftsresultater. Det var ikke lagt planer for langsiktig drift, og i 1953 ble driften stanset, mens eieren, den norske staten, vurderte framtiden for Ny-Ålesund.

### Modernisering

I 1956 gjorde det norske Stortinget et enstemmig vedtak for langsiktig drift og modernisering av gruvene og gruvebyen Ny-Ålesund. Formann i styret til Kings Bay, Karl Skjerdal, skriver: "I 1960 var anleggsprogrammet i alt vesentlig gjennomført. I driftsåret 1961-62 var produksjonen ca 120.000 tonn (...), Nyanleggene besto av arbeidermesse med fryseri og frostfritt lager **34**, to ungkarshemer **36** og **39**, hver for 50 mann, sentralfyrrhus for leiområdet med bad og vaskeri **35**, eldre bebyggelse var modernisert, turbo-kraftstasjon på 1500 kW med den tidligere 600 kW-stasjonen som reserve **30**, verksteder, renseverk **41** med kapasitet 100 tonn pr. time, lagrings- og lasteanlegg med lastekapasitet 500 tonn pr. time, lastekai for båter opptil 15 000 tonn **42**. I gruvene var montert beltetransport. Investeringene beløp seg til 24. mill kroner." (Tilsvaret 283 millioner 2015-kroner, forf. anm.)



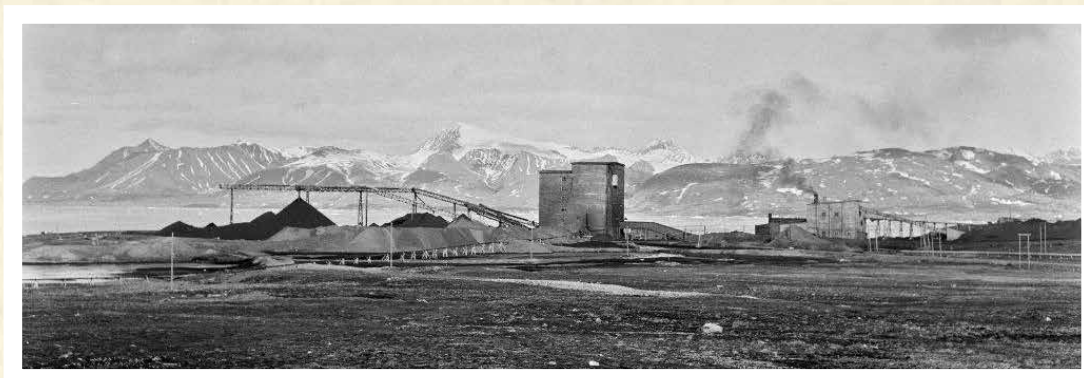
Kulltippen ved Sofie I i 1960 der kullet fra Ester III-VI kom ut.

Foto: Harald Welde, Bergmesteren for Svalbards arkiv.

I 1959 gikk kulltransporten fra gruvene over fra jernbane til lastebiler, og nye veier ble anlagt mellom gruvene, byen og kaia.

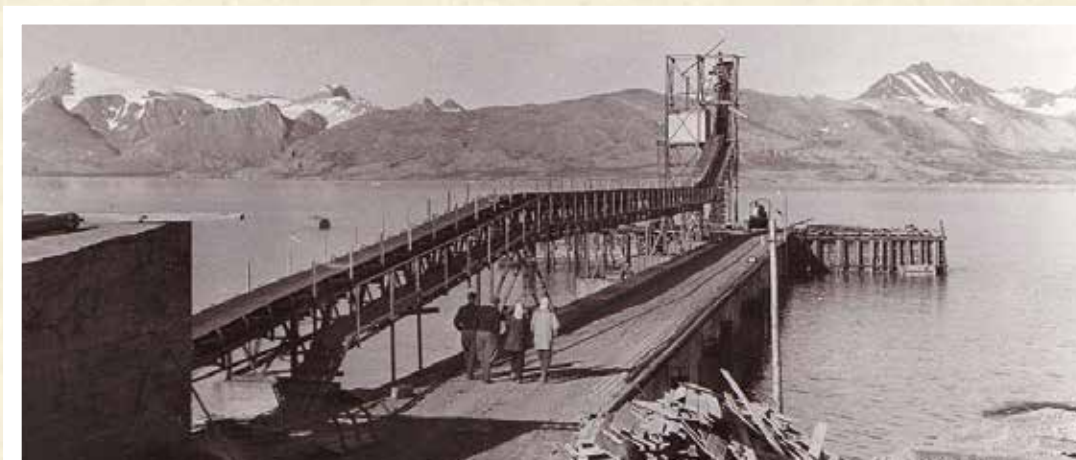
I 1960 ble det nye, moderne renseverket **41** satt i drift. Rensing av stein fra kullet og sortering av kull skjedd ved synk- og flytemetoden i magnetitt blandet i vann. Stein og sortert kull ble lagret i tipphauger klare for salg og for bruk i byens kraftstasjon. Det innvendige utstyret i renseverket er fjernet, men byggetårner fremdeles som Ny-Ålesunds høyeste bygg. I 1962 var Ny-Ålesund bygget ut for 210 personer om sommeren og 180 om vinteren. I tillegg var det 25 familieleiligheter. Og byen hadde verdens nordligste hestestall og fjøs for kyr og griser.

Estergruva hadde kull for 3-4 års drift, og planen var gradvis å ta i bruk den nye gruva i Vestre Senterfelt, som skulle overta driften fra 1966.



Renseverket **41** med transportbroer for rensert og sortert kull og utskilt stein. Til høyre kraftstasjonen **30**.

Foto: 1960-63 Herta Lampert Grøndal, Tromsø Museum - Universitetsmuseet, UiT, Norges arktiske universitet.



Kullkaia med transportbånd og tårn for lastning av kull i 1960 **42**.

Foto Harald Welde Bergmesteren for Svalbards arkiv.

eget orkester. Kvinnene hadde foreningen Polarklokken og sin egen hytte Gåsebu, se kart s. 37, litt utenfor byen.

Barna gikk på skole **6**, var med i speidertroppen og gikk til konfirmasjon. De gikk sine egne skirenn og var med på båtturer i Kongsfjorden. Byens hendelser kunne man lese om i lokal-avisa Det nye Kings Bay som kom ut fra 1956-57 til 1962-63. Det var planer om å bygge en kirke, men planene ble ikke gjennomført før gruva ble nedlagt og Ny-Ålesund fraflyttet i 1963.

Optimismen i Norges og verdens nordligste kullgruvesamfunn tok brått og tragisk slutt. Den 5. november 1962 var det en eksplosjon i Ester-gruva. Hele arbeidsskiftet på 21 gruvearbeidere mistet livet. 10 ble funnet og brakt opp til den sørgende byen, 11 ble ikke funnet og fikk sin grav i gruva.

I 1963, nøyaktig ett år etter ulykken, ble gruvedriften besluttet stanset og byen Ny-Ålesund ble lagt ned.

Ny-Ålesund 1964.  
Foto: Thor Siggerud, Norsk Polarinstittutt.



# Forskning i Ny-Ålesund



Ny-Ålesunds første forskningsstasjon 6. 1966 - 1967. Det var instrumentplattformer på taket og på bakken.

Foto: Asgeir Brekke, 1967.

Helt fra 1700-tallet var forskning med eget skip det vanlige. Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser, og senere Norsk Polarinstittutt, brukte skip fra tidlig på 1900-tallet og gjør det fremdeles. Skipene er transport fra fastlandet, base med bosted, lager og laboratorium og det setter ut feltarbeidere. Forskere som ikke hadde eget fartøy, måtte finne en havn med båtanløp, og det hadde Ny-Ålesund. Ingen andre steder i verden kan man komme så langt nord til en god og isfrihavn, hvor det i tillegg er fast helårs-bebyggelse med utbygget infrastruktur. Derfor har Ny-Ålesund tiltrukket seg forskere som har ønsket å studere arktiske fenomener innenfor biologi, geologi, jordmagnetisme, nordlys, permafrost og glasiologi.

Geologen Olaf Holtedahl foretok i 1909 og 1910 den første vitenskapelige undersøkelsen av kullfeltene på sørsiden av Kongsfjorden. Området var annektert til kullgruve drift, prøvedrift var i gang og det var behov for mer geologisk kunnskap. I 1913 kom Holtedahls «Zur Kenntnis der Karbonablagerungen des westlichen Spitzbergens. II. Allgemeine stratigraphische und tektonische Beobachtungen». Dette var det første forskningsprosjekt der Ny-Ålesund skulle komme.

1920-årene var viktige for Ny-Ålesund. Svalbardtraktaten gjorde Svalbard norsk i 1920, og den norske staten gav økonomisk støtte til norske kullselskaper på Svalbard. Dette førte til det første forskningsprosjektet i Ny-Ålesund. Geologen Anders K. Orvin kartla

i perioden 1922 - 1928 geologien i området med tanke på kullforekomster. I forbindelse med dette arbeidet laget han også et topografisk kart over eiendommen til Kings Bay Kull Comp. AS, Kings Bay.

1927 ble eiendomsretten til grunn på Svalbard ordnet og Kings Bay fikk retten til Ny-Ålesund, matrikkel nr 38 Kongsfjord.

Den spede begynnelsen til Ny-Ålesund som base og stasjon for forskning kom på 1960-tallet. Da hadde D/S Lyngen fra Troms Fylkes Dampskipselskap, TFDS, sommerturer fra Tromsø med post, turister og andre, deriblant forskere.

I 1963 bygget den franske geologen Jean Corbel den såkalte Franskeleiren **A** ved Kongsfjorden 4,5 km sørøst for Ny-Ålesund. Leiren har fire bygninger og ble bygget nær Ny-Ålesund fordi byen hadde kai og anløp av ruteskip fra Norge. Dermed fikk man utstyr og forskere fram og på land på en praktisk måte.

Franskeleiren ble pusset opp i 1987, og i 2001 fikk stasjonen navnet Jean Corbel. Den drives av det franske polarinstituttet som også har en stasjon, Charles Rabot, inne i Ny-Ålesund.

Sommeren 1962 kom den øst-tyske geofysikeren Ulrich Voigt til Ny-Ålesund. Han la seg i leir ved Franskeleiren. Vinteren 1964-65 var han tilbake med en overvintringsekspedisjon på fem mann som lå i Brakke 1, **D**. På sørsiden av Kongsfjorden ca 8 km fra Ny-Ålesund bygget de en feltstasjon, Tyskerhytta, som står fremdeles.

Sommeren 1964 hadde Norsk Polarinstittutt sin til da største Svalbard-ekspedisjon med blant annet to helikoptre. Disse hadde sin base i Ny-Ålesund.

Dr. Brian Harland var en engelsk geolog fra Cambridge som arbeidet på Svalbard fra 1938. Hans forskningsprogram het Cambridge Arctic Shelf Programme, CASP. I 1965 etablerte Harland en sommerbase i Brakke 1 **D**, og da den skulle brennes i 1973 flyttet de til Mexico **26**, en av svenskebrakkene som var satt opp i



Antennene på plattformen ved Skolen har besøk av to bjørneunger. I bakgrunnen Green Harbour-huset **1**.

Foto: Asgeir Brekke, 1967.



Kongsfjord satellittstasjon, European Space Research Organisation, ESRO 1967-1974 **B**. Det var to antenneradomer med stasjonsbygninga Rabben midt i mellom.

Foto: Terje Brundtland 1972.

1945. Forskerne fra Cambridge disponerte også et naust og egen båt. Harland var en viktig pådriver for opprettelsen av Natural Environment Research Council, NERC, sin base i Ny-Ålesund, og i 1991 flyttet de engelske forskerne ut av Mexico og inn i sin nye helårsstasjon, 54. Den ble bygget på tomte til Brakke 1 der dr. Harland og hans folk hadde vært somrene fra 1965 til 1973.

Vinteren 1966-67 var det første året med norsk overvintrende forskningsaktivitet i Ny-Ålesund. Bakgrunnen var at Nordlysobservatoriet i Tromsø, en avdeling under Norsk Institutt for Kosmisk Fysikk, NIKF, i noen år hadde hatt sin virksomhet på Svalbard på Isfjord Radio. Men da Norges Teknisk Naturvitenskapelige Forskningsråd, NTNF, i 1964 vedtok å bygge en telemetristasjon for European Space Research Organisation, ESRO, i Ny-Ålesund, ønsket Nordlysobservatoriet å flytte dit.

Ny-Ålesunds første forskningsbygning er den brakka 44, som ble satt opp av Norges Teknisk Naturvitenskapelige Forskningsråd, NTNF, sommeren 1966. Asgeir Brekke og Steinar Berger monterte der et klassisk magnetometerutstyr fra Norsk Polarinstittutt (NP). I en annen liten brakke, som nå er borte, sto All-Sky-kameraet som er bevart på byens museum. Resten av måleutstyret ble plassert i skolen 6, en arbeiderbrakke fra 1917. Den het Brakke 2 og ble brukt som skole 1958-1964. Måleinstrumentenes antenner ble plassert utenfor og på taket. NP monterte utstyr for sol- og ozonmålinger. Det var Nordlysobservatoriet i Tromsø som stod for virksomheten, og vitenskapelig assistent Asgeir Brekke og ingeniør Jens Angard hadde vinteren 1966-67 i oppgave å observere nordlys og betjene alle de andre måleinstrumentene. Brekke og Angard bodde i en av de hyttene som ble gjort om til familieboliger på 1950-tallet.

Etableringen av ESROs telemetristasjon **B**, var viktig for å gjøre Ny-Ålesund til internasjonal forskningsby. De to antennene og stasjonsbygningen ble bygget på Hamnerabben 2 km nordvest for Ny-Ålesund og fikk lokalt navnet Rabben. Her ble det også anlagt en flystripe på 850 meter. Byggestart var i 1965, og Kongsfjord Telemetristasjon var i drift fra 1967 til 1974. Stasjonens mannskap spiste i messa og bodde i en av de såkalte Ungkarsheimene fra 1956, som ble pusset opp for denne bruken. NTNF var ansvarlig for driften. Stasjonen leste ned satellittmålinger av den polare ionosfæren, solstråling, kosmisk stråling og magnetiske forstyrrelser.

I 1968 etablerte Norsk Polarinstittutt, NP, en helårig forskningsstasjon i funksjonærmessa fra 1920 **20**. På 1950-tallet var den kontor-sjefsbolig med navnet Engans Hus, og kalles nå Gult Hus. Huset fikk en observasjonsplattform på taket. I gruveverksted Ester VII, vestre senterfelt, ble det montert en jordskjelvmåler. NP leide også et naust av Kings Bay. Jens Angard ble engasjert for å gjøre observasjonsarbeid vinteren 1968-69. Det var en rekke registreringer for NP og andre institusjoner; seismikk, ionosfære, jordmagnetisme, nordlys, solarimetri og glasiologi. Mange av disse målingene var fortsettelser av det arbeidet Angard og Asgeir Brekke hadde gjort i Skolen 1966-67.

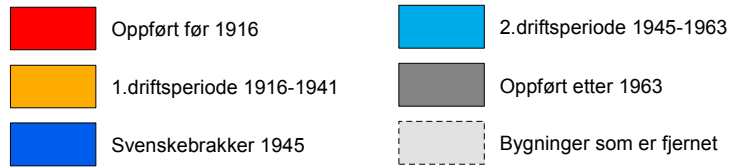
I 1981 flyttet NPs forskningsstasjon til Ungkarsheimen I **36**, en av mannskapsbrakke-ene fra 1959, før Sverdrupstasjonen ble bygget i 1999.



Norsk Polarinstittuts første forskningsstasjon i Ny-Ålesund **15**. Den gamle funksjonærmessa fikk en tredje etasje med forskningsplattform, som nå er fjernet.

Foto 1970-tallet, NorskPolarinstittutt.

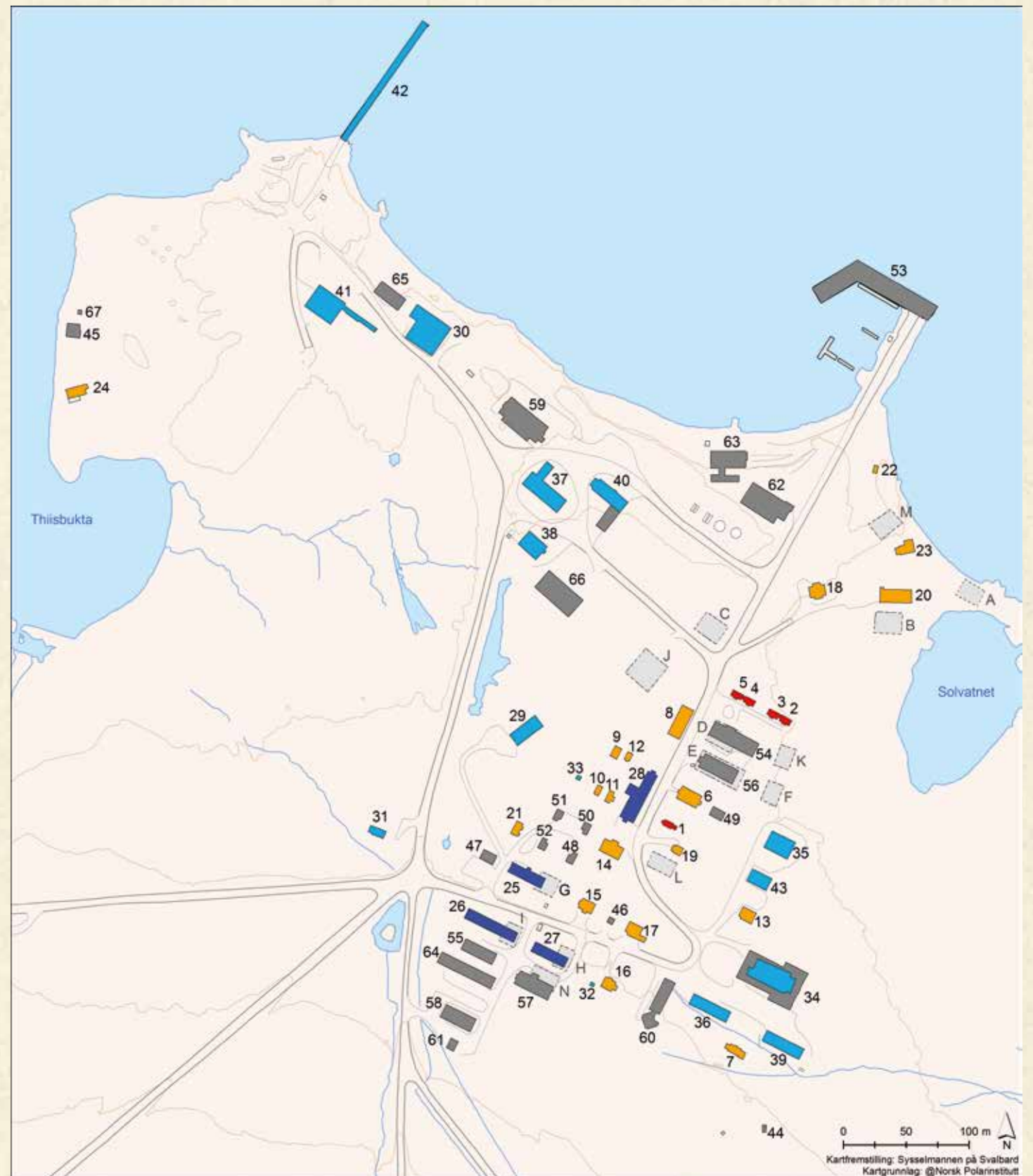
## Bygningshistorie, Ny-Ålesund



Nr	Bygningsnavn	Byggeår	Nr	Bygningsnavn	Byggeår
1	Green Harbour-huset	1909	44	Forskningshytte	1966
2	London 4	1912	45	Salterella Boatshed	1972
3	London 3	1912	46	Garasje	1970-tallet
4	London 2	1912	47	Garasje	1980/1990-tallet
5	London 1	1912	48	Kunstnerhytta	1986
6	Skolen	1917	49	Drivhuset	1987
7	Telegrafan	1918	50	NP direktørhytte	1991-1995
8	Museet	1917	51	NP ansatthytte	1991-1995
9	Museum	1918	52	Kartverkshytte	1991-1995
10	Veteranhytta	1918	53	Stenekaia	1992
11	Sysselbu	1918	54	UK Station	1992
12	Museum	1918	55	Brakkeriggen	1993
13	Amundsenvillaen	1918	56	Kongsfjordbutikken	1993
14	Nordpolhotellet	1919	57	Italia	1994
15	Gult hus	1919	58	Observatoriet	1997
16	Hvitt hus	1919	59	Nye kraftstasjonen	1997
17	Blått hus	1919	60	Sverdrupstasjonen	1999
18	Mellageret	1919	61	Ballonghuset	1999
19	Posten	1920	62	Havnslageret	2000
20	Jernlageret	1927	63	Marinlaboratoriet	2005
21	Sætra	1919-1945	64	Evenstad	2005
22	Båtnaust	1. driftsperiode	65	Lagerhall	2010
23	Båtnaust	Før 1921	66	Kongsfjordhallen	2015
24	Båtnaust	1. driftsperiode	67	Bu i Thiisbukta	?
25	Trønderheimen	1945			
26	Mexico	1945			
27	Sykehuset / Skutergarasjen	1945			
28	Samfunnshuset	1945			
29	Saga	2. driftsperiode			
30	Gamle kraftstasjonen	1949			
31	Hundegården	1949			
32	Dokkehus	1953			
33	Transformatorhus	1956			
34	Servicebygget	1957			
35	Vaskeriet	1957			
36	Dasan/Rabot, Ungkarsheimen I	1957			
37	Verkstedet	1957			
38	Fjøset	1957			
39	Yellow River station, Ungkarsheimen II	1958			
40	Snekkasjen	1959			
41	Renseverket	1960			
42	Kullkaia	1960			
43	Amsterdam / The Netherlands	1962			

BYGNINGER SOM ER FJERNET		
Nr	Bygningsnavn	Byggeår
A	Lager 1	1917
B	Mekanisk verksted og smie	1917
C	Stall	1917
D	Boligbrakke 1	1917
E	Mellomdekket	1918
F	Bath	1918
G	Sykehus	1919
H	Funksjonærbolig	1919
I	Funksjonærbolig	1919
J	Grisehus	1920
K	Bakeri	1920
L	Lompa (Brakke 3)	1920
M	Lokomotivstall	1927
N	Barrack/Sibir	1945





# Kirkegården, minnesmerker og serverdigheter

**1 NØRDSTE MÉD.** Skulpturen er en stilisert båtform laget av gruppa MIM som er Merete Hoel Tefre, Ingvild Sleire og Marit Thingsnæs. Den er laget på et treverksted i Vevring i Sunnfjord og ble avduket i juni 2005. Skulpturen er gitt av Kings Bay AS, Telenor Svalbard og Førde kommune der Tefre og Sleire kommer fra.

**2 Lokomotivet og kullvogner.** Lokomotivet ble bygget i Berlin i 1909 og kom til Ny-Ålesund fra Salangsverket i Troms i 1917. Lokomotivet kalles TOA etter tallet 2 på skorsteinen. Ny-Ålesunds minste og letteste lokomotiv. Det ble derfor brukt til å trekke kullvognene ut på kullkaia. Det ble tatt vare på og satt opp i 1970 og vedlikeholdt av Norsk Jernbaneklubb i 1983 og 1988. De to fremste kullvognene ble satt opp etter 1983. De tre bakerste vognene ble gravd opp fra gammelkaia, restaurert og satt på plass i 1988. I 2015 mottok Kings Bay AS midler fra Svalbard Miljøvernfond for å restaurerer lokomotivet.

**3 Roald Amundsen-bysten.** Skapt av Alonzo Victor Lewis i 1921. Støpt 1975 på Christiania Kunst- og Metallstøperi. Gitt av Robert W. Stevens, Einar Sverre Pedersen og Ivar Ytrelund. Satt opp ved Amundsenvillaen i 1976, flyttet til nåværende sted i 2003.

**4 Amundsen-masta** reist 1926 for Roald Amundsens nordpolferd med luftskipet NORGE. På masta står en minneplate gitt av Italias luftforsvar i 1983 ved 57-årsminnet i for luftskipet NORGEs nordpolferd i 1926. Avduket av Umberto Nobiles enke Gertrude Nobile i 1984.

**5 Kirkegården** ble innviet ved begravelsen av Knut Johansen som døde ved fødselen 17. mai 1957. Kirkegården var anlagt i forbindelse med flytting av gravene fra den gamle gravplassen i 1958.

**6 Luftskipshangaren** satt opp vinteren 1925-1926, under ledelse av Ferdinand R. Arild for Roald Amundsens nordpolekspedisjon med luftskipet NORGE i 1926. En liten del av hangaren stod i 1945. Noen av bardunfestene på sidene og i sørøst-enden er fremdeles synlige. Halvparten av festene på sørvest-siden ligger under veien.

**7 Minnestein** for N24 og N25 Reist i 1925 til minne om Roald Amundsens forsøk på å nå Nordpolen med flybåtene N24 og N25 i 1925. Minnestein for ITALIA. Antagelig reist på 1950-tallet til minne om Umberto Nobiles luftskipsekspedisjon i 1928.

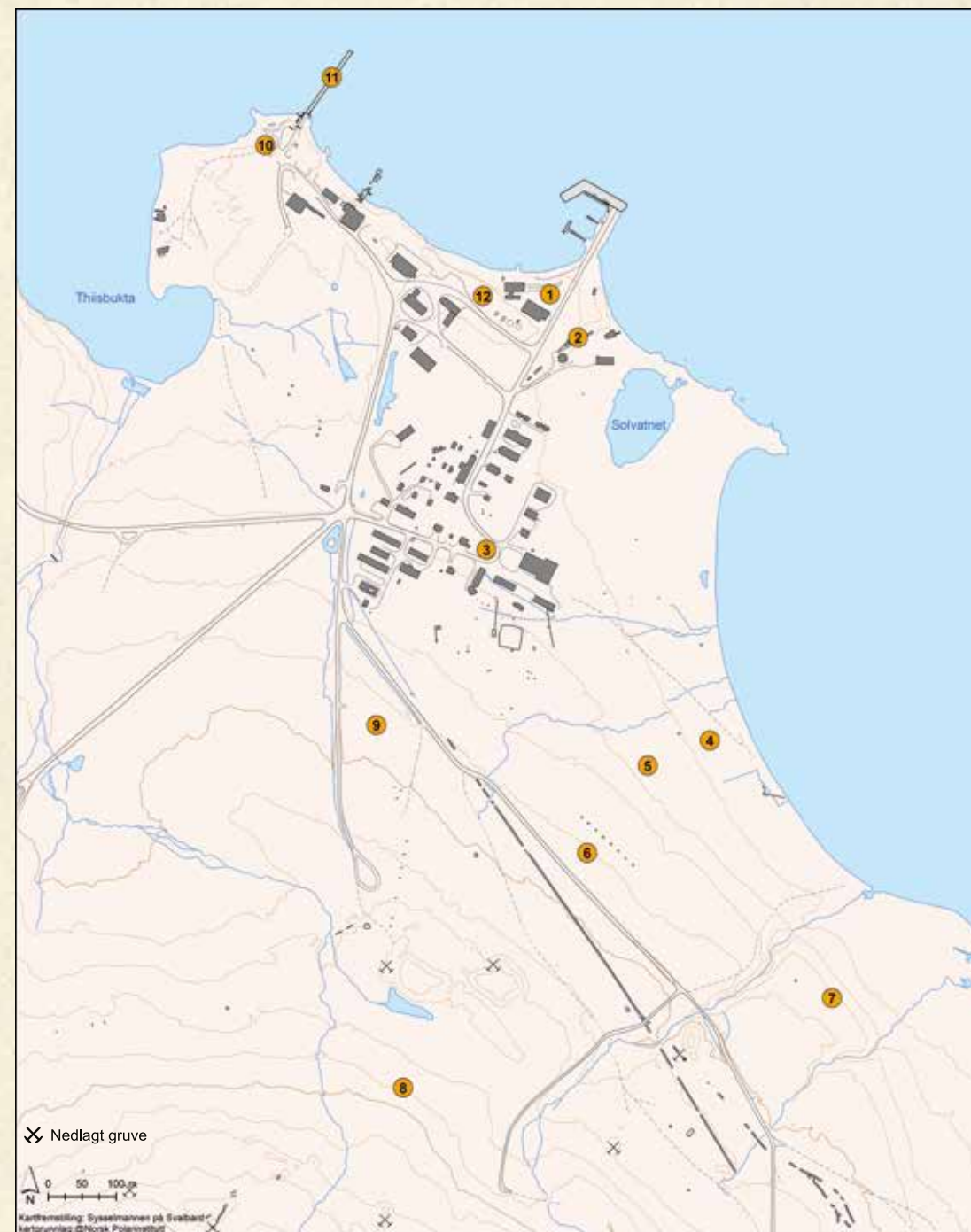
**8 Minnestein.** En minnestein med navnene på de 11 som ikke ble funnet etter gruueulykken 5. november 1962. Bekostet av Kings Bay Veteranforening og Kings Bay AS. Avduket 5. november 2002.

**9 Minnebautaen.** Bauta til minne om dem som mistet livet i ulykker i gruvene i Ny-Ålesund fra 1917 til 1963. Bekostet av Kings Bay Arbeiderforening, Ny-Ålesunds kvinneforening Polarklokken og Kings Bay Idrettslag. Avduket 13. juli 1963. I 2012 ble det satt på en plakett med navnene på de døde.

**10 Den gamle gravplassen.** Under arbeidet med nytt lasteanlegg og kai i 1958 ble det funnet graver fra den vest-europeiske hvalfangsten på 1600-tallet på Hollendarhaugen. Her var det også graver fra 1920-tallet. Gravene ble i 1958 flyttet til den nye kirkegården ved Amundsen-masta.

**11 Kullkaia.** Den nye kullkaia ble bygget i 1957-1960.

**12 Klokketårnet** med Kapellklokka. Tårn og klokke satt opp for midler fra Ny-Ålesunds kvinneforening, Polarklokken. Innviet julaften 1951.



# Kullgruvene i Ny-Ålesund

Kullet er fra den geologiske perioden tertiær og dannet for 60 til 40 millioner år siden. Kings Bay kullfelt er et område på ca 5 km<sup>2</sup> og har en samlet tykkelse på 190 meter. Det er seks kullag (fløtser) som regnet ovenfra heter: Ragnhild, Josefine, Agnes-Otilie, Advokaten, Sofie og Ester. Kullagenes tykkelse er på 2 til 4 meter og de heller 8° - 16° mot sørvest.

De fleste gruvene har navn etter kullagene, men noen har andre navn. Gruva Godthaab ble drevet av Green Harbour Coal Co. Olsen er utdrevet. Ragnhilds kullag er for lite i utstrekning og tykkelse til å være drivverdig, Josefine er utdrevet, kullagene til Otilie og Advokaten er for tynne og for blandet med stein og Sofie er utdrevet. Det har vært størst og lengst drift i Ester og Sofie.

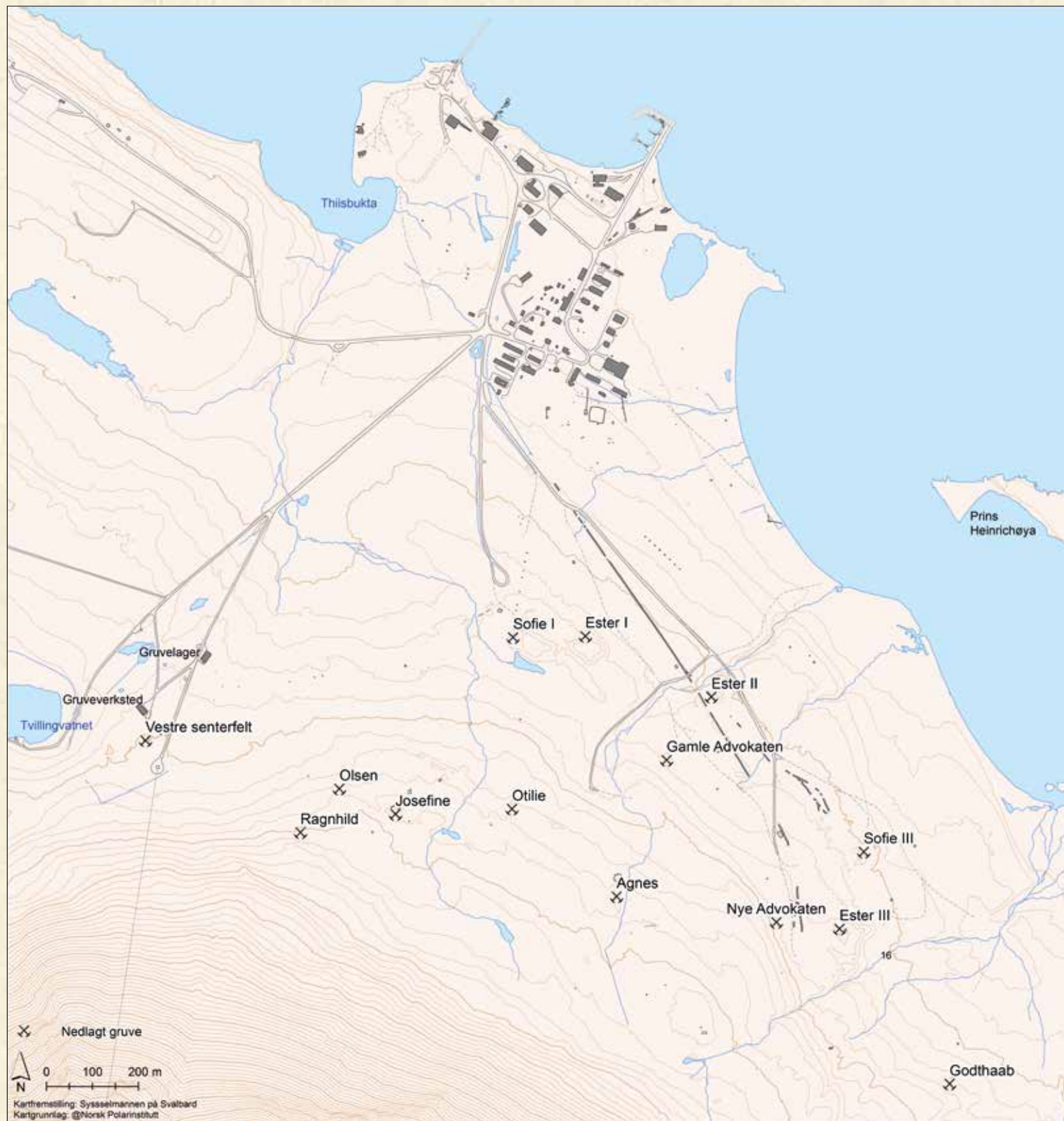
Driftsforholdene var krevende. Kullfeltet er oppdelt av forkastninger og det var dårlig fjell. Driften foregikk ned til 200 meters dyp og under permafrosten var det innsig av vann. Eksplosjonsfarlig metangass gjorde god ventilasjon nødvendig. Driftsformen var for det meste rom & pilar der man lot det stå igjen pilarer av kull for å holde fjellet oppe.

Det var driftsstans 1929-41, kortvarig drift sommeren 1941 og stans igjen 1942-45. Kull-driften i 1945-63 foregikk i Ester, det dypeste kullaget. Gruvedriften ble avsluttet i 1963.

På kartet viser navn og romertall til hvor nedgangen til gruvene var og hvilke deler av kullagene det ble drevet i.

## Gruve Driftsperiode

Gruve	Driftsperiode
Agnes	1910-22
Godthaab	1911-16
Advokaten	1918-19
Otilie	1920-21
Josefine	1921-24
Ragnhild	1921
Olsen	1923-24
Sofie I	1923-29
Ester I	1923-29, 1956-62
Ester II, III	1923-29 og 1941, 1945-48
Cecilie, prøvesjakt	1948-49
Sofie III	1947-58
Ester III, IV, V	1947-62
Ester VI	1952-62
Vestre Senterfelt	1960-63



## Forskningsstasjoner i Ny-Ålesund

Kart nr.	Etablert	Navn
A	1960	Franskeleiren, Corbel, Frankrike.
6	1966	Nordlysobservatoriet, Tromsø Norge, kart s. 30-31.
44	1966	Nordlysobservatoriet, Tromsø Norge, kart s. 30-31.
B	1967	ESRO, Kongsfjorden Telemetristasjon, til 1974.
15	1968	Norsk Polarinstittutt, Norge, kart s. 30-31.
58	1990	The Koldewey Station, Alfred Wegener Institute, Tyskland, kart s. 30-31.
B	1991	NIPR, Japanese National Institute for Polar Research, Japan.
54	1992	UK Station British Antarctic Survey, Storbritannia, kart s. 30-31.
C	1992	Ny-Ålesund geodetiske observatorium, Kartverket, Norge.
43	1995	Amsterdam, University of Groningen, Nederland, kart s. 30-31.
D	1997	Andøya Space Center, Norge.
57	1997	Dirigibile ITALIA, National Research Council, Italia, kart s. 30-31.
E	1998	Zeppelin Observatoriet, Norsk Polarinstittutt, Norge.
57	1999	Charles Rabot, Institut Paul Émile Victor, Frankrike, kart s. 30-31.
60	1999	Sverdrupstasjonen, Norsk Polarinstittutt, Norge, kart s. 30-31.
36	2002	DASAN, Korean Polar Research Institute, Sør-Korea, kart s. 30-31.
39	2003	Yellow River Station, Chinese Arctic and Antarctic Administration, Kina, kart s. 30-31.
63	2005	Kings Bay Marine Laboratory, Kings Bay AS Norge, kart s. 30-31.
6	2008	NCAOR, National Centre for Antarctic and Ocean Research, India, kart s. 30-31.
F	2015	Arktisk senter for ubemannede fly, ASUF, UiT, Norges arktiske universitet,
G	2016-18	Kartverkets nye geodetiske observatorium, Kartverket, Norge.





*Avdukingen 13. juli 1963 av bauta til minne om dem som mistet livet i ulykker i gravene i Ny-Ålesund fra 1916 til 1963. Bekostet av Kings Bay Arbeiderforening, Ny-Ålesunds kvinne-forening Polarklokken og Kings Bay Idrettslag. I 2012 ble det satt på en plakett med navnene på de døde.*

*Foto: Herta Lampert Grøndal, Tromsø Museum, Universitetsmuseet, Norges arktiske universitet.*

## Kilder

Amundsen, Roald, Ellsworth, Lincoln og Amundsen, Gustav S. 1926.

Amundsen, Roald (1925).

Arild, Ferdinand R. 1999.

Barr, Susan, 2013-2014. Hotellet i Ny-Ålesund 1936-39.

Berg, Christian og Wahl, Egil, 1982.

Hauan, Marit og Reymert, Per Kyrre, 2002. Ny-Ålesund - fortellinger fra gruveliv på Svalbard.

Hanao, Rolf, 1993.

Hoel, Adolf 1967.

*Nye Kings Bay*, local newspaper in Ny-Ålesund, 1956-57 to 1962-63.

Orheim. Alv, 2007.

Paulsen, Bodil og Hoem, Siri, 2008.

Zapffe, Fritz G., 1935.

*Den første flukt over Polhavet.*

*Gjennom luften til 88° nord.*

*Tømmermann på Svalbard. Om hangaren til luftskipet «Norge» og andre fortellinger.*

*Polarboken.*

*Verne - bruksplan for Ny-Ålesund, Svalbard.* NTNH, Trondheim.

*Tromsø Museums Skrifter XXIX.*

*Kings Bay Kull Comp. A/S 1917-1992.*

*Svalbard, Bind II og III.*

*Fast Grunn, SNSK.*

*Ny-Ålesund Forvaltningsplan for de fredete bygningene på tettstedet. Kings Bay og Sysselmannen på Svalbard, Rapport 2/2008.*

*Roald Amundsen - mitt samarbeide med ham gjennom 25 år.*

Utgitt av Sysselmannen på Svalbard, Miljøvernavdelingen, med støtte av Kings Bay AS.

Redaktører: Snorre Haukalid og Andrine Kylling, Sysselmannen på Svalbard, Åsne Dolve Meyer, Kings Bay AS.

Tekst: Per Kyrre Reymert

Fotoredaktør: Per Kyrre Reymert

Kart: Andrine Kylling, Sysselmannen på Svalbard, Åsne Dolve Meyer, Kings Bay AS, Per Kyrre Reymert

Historisk konsulent: Thor Bjørn Arlov

Språkkonsulent: Tone Hertzberg

Kartgrunnlag: Norsk Polarinstitutt

Design og grafisk utforming: Norbye & Konsepta as

Trykk: Norbye & Konsepta as

Foto 1. side omslag: Bjørn Frantzen, Norsk Polarinstitutt

Opplag: 3000, sider 40

ISBN: 978-82-91850-43-6 (trykt utgave) / ISBN: 978-82-91850-44-3 (digital utgave)

Takk til: Kings Bay, Norsk Polarinstitutt, Bergmesteren for Svalbards arkiv, Statsarkivet i Tromsø, Tromsø Museum - Universitetsmuseet Det Arktiske Universitet, Svalbard Museum, Ann Kristin Balto, Peter Brugmans, Herdis Lien, Sveinulf Hegstad, Elisabeth Jensine Nilsen, Ivar Stokkeland, Sander Solnes, Kaare Sveen, Sissel Jakola og Ellen Marie Ødegaard.

Longyearbyen 2016



## **SYSSELMANNEN PÅ SVALBARD**

**MILJØVERNAVDDELINGEN**

**N-9171 LONGYEARBYEN**



*Skirenn i Ny-Ålesund 1963. Trond Johansen først i sporet.*

*Foto: Elna Stiens fotosamling.*



9 788291 850436 >