

Westby Dapok 1999

V



Norsk Polarinstituttets Bibliotek



Ingeniör Johan Anker.
Styrets formann.

Engeniör Einar Sverdrup
Direktör.
1934.



2

Løngyearbyen
Kontorbygning. bygget av Arctic Coal Co.



Administrasjonen, 1918.
telegrafstasjonen 1919.

3

STORE NORSKE SPITSEBERGEN KULKOMPANI
Aktieselskap.

V. Beretning om
Store Norske Spitsbergen Kulkompani Aktieselskap
fra 1940 til 1945.

= = + = =

Norsk Polarinstitutt's Bibliotek

Ved
Sigurd Westby.

I n n h o l d

se side 433 - 441.

efter gruppe del IV og V s. 433 ff

1940 I N N H O L D efter grupper del IV og V s. 433.

1941	386
"	402
"	402
"	404
1941	405
"	406
1942	407
"	408
Synges	410
Apent	413
Forber	414
Den	414
"	415
"	415
"	425
"	426
"	430
Litt	431
Skins	432
Regl	433
Inst	432-462
Sprang	463-470
Kuller	471
Kuller	471
Statist	472-495
Deds	495
Grøn	496
"	496
Statist	497
Reder	498
Gjæver	499
Fotograf	500-501
Litt	502
(Aktiv)	503-508

1940	Noteringer		
1941	"	382a	
1941	telegrammer fra Hk til Gk	386	
"	" " Gk til Hk	402	
"	siste telegrammer fra Gk	402	
1941	fra sysselmann Marlow's rapport sep.	404	
"	data ang. evakueringen	405	384
1942	IN MEMORIAM OMKOMNE GRÖNFJORDEN 14 mai	406	415 ff
"	evakueringen, Andr. Halvorsen	407	382b
	Sveagruben data	408	384
	Apent vann Advent Bay 1907 - 1940	410	382b
	Forberedelser til gjenopptagelse av driften - c	413	386, 402
	Den forberedende ekspedisjon 1916.SW.	414	382a
	Ad Svalbard feb. 1944, 17/2-44, SW.	414	396
	Gjenoppbygn. Utredning til Styret. 17/10-44, SW.	415	386
	Ad " "Foreløbig program. 6/11-44, SW.	418	384
	Utdrag av brev fra dir. C.W.Eger til prof. Vogt	425	384
	Memo 5/6-45, SW.	428	
	Litt av hvert fra 1945, 7/1-46, SW.	430	
	Skibsliste Harstad 1945.	431	
	Register for del V, side 382a -	432	399
	Instrukser	433	401
	Sprengstoff	442-467	386
	Kullprøver, prøvetaging	468-470	389, 403
	Kullaske, smeltepunkt	471	
	Statistikk	471	
	Dödsfall på gr. av ulykker	472-495	407
	Grönfjorden overslag 1920	495	398
	solgt til Sovjet 1932	486	400
	Statens radiostasjon Grönfjorden og Advent Bay	486-491	388, 389, 403
	Nederlandsche og Arktikugol	487	400
	Gjennomsnittstemperatur 1912 - 1940.	488	
	Fotografier	489	
	"Litt för starten" V.G. 11 mars 1916	495- 501.	382a
	(Aktieindbydelse 11 oktober 1916	502	
		503-508)	
	forsikring	386	
	forsikringsselskaper	404	
	forsikringsselskaper	382b	
	forsikringsselskaper	382a	
	forsikringsselskaper	382b	
	forsikringsselskaper	403	
	forsikringsselskaper	382a	
	forsikringsselskaper	383	
	forsikringsselskaper	384	

R e g i s t e r for del V, side 384 -

Marin A

Ahlmann-huset plasert 382b
akkordfortjeneste 382b
arbeiderknapphet 387,389,403
arb.messen spisetider 382b
arbeidstid 382b
Arktikugol 382b,488
arrestasjon Harstad 401
analyser se Statistikk

B.

brann verksted 382a
" grube 2 386,402
bro Minnesund sprengt 382b

D.

driften overtatt av Regj. 382b
dödsdommer 395,400,400

E.

egg,knapphet 382a
evakuering Lb. 395,405-406,408

F.

familiebolig 1 flyttet 382b
finske flyktninger 382a
flyalarm Oslo 401
flybillett Tromsø-Harstad 391
forberedende eksp.1916 414
forbruk sprengstoff props 382b
forsvundne skib 1940 382a
" " 1941 390,394
forsyningsdeptet 382a
forsyningsnevnda Harstad 396
fortjeneste Gr. 1 382b
fylkesfører 391
første nordg. hurtigrute 1940 383
første år efter krigen 431

G.

gasskilden GH insp. 384
gjenopptagelse driften 415 ff
gr.1 fortjeneste 382b
" inspisert 1940 384
" personale 382b
gr.2 brann 386,402
glassmangel 1940 382a
grisefordeling 386,396
Grönfjord driftsplan 386
" insp. 1940 384
" teltplass 1912 384

H.

hirden Harstad tyveri 399
" " innbrudd 401
hjemreise 1941,SW 401
Høyesterett avsatt 386
höymangel 389,403

I.

IN MEMORIAM "ISBJÖRN" 407
innlevering ulltepper 398
" telt 400
"Isbjörn" historien 1941 388,389,392,403
" dödsdommer 400

J.

julehilsen 1940 382a

K.

kjøttmangel 1941 386
kode for skibsnavn 404
kraftstasjonen 382b
krigsforsikring 382a
krigsoperasjoner opphört 382b
kullbok 1941 403

L.

lagerbeholdning forsikr. 382a
Longyearbyen 1940 383
" personale 384

R e g i s t e r fortsatt.

M.

Marlows rapport 1941 405
 Marinestütspkt Harstad 389,392
 matknapphet Lb ? 389

T. M. Linne underveis Barantsburg

telegr. fra Hk. 1940 402

" " Gk 402,403

" siste 402,404

tomme glass samles 402

tobakk stjålet av hilden 399 ff

traktor 382b

transittvarer Harstad 398

trekkforspørsler 398

Tromsøkontor 383 liter

tyske fly 1940 384

" " 1941 386,398

N.

Nederlandsche 412
 Nord-Norges Brenselråd 385
 Norsk Brenselimport 382a
 noteringer 1940-41 382a,386

" " 1941 386,398

P.

personale Grl. 1940 382b
 Polizei vanskeligheter 387-394
 Pr. Ragnhild minesprengt 1940 384

U. Sv nødvendig kontroll alt

Ulltepper innleveres 398

unntagelsestilstand Oslo 395,396

proviantknapphet 393,398
 proviant rekv. av fylkes
 forsyningen 400,401

viklere og sveiseverksted nedbrent.

smøring og forsiktighet alt maski-

V. redusert til minimum og reserve-

visum Sverige Anker Sverdrup 382b

R.

radioapparater inndras 393
 rasjonering 402
 " havre 382a
 " olje etc. 382a
 reisetillatelse tysk 382b
 russerne 412

regning bekrefte telegrafisk at

er ferdig.

aneringen at glassene ikke kan skaffes

slike olje glass isteden.

kan fås 2000 ruller.

art fra 1/10 for 1,2 millioner.

minimum 570 000.

fra "Ranchen" idag mere kan ikke

S.

siste telegrammer 402,404
 skib vestover 1940 382c
 skibning 1940 382a
 Sjøfartsdirektoratet 387,394
 395,402

ved hovedkontoret sender alle dere

de varmeste ønsker for julen og

som gikk Spitsbergkul. (På kopien

skråtobakk 382a
 skytekonkurranse 1940 384
 spisetider 382b
 S.N. kontor Tromsø 1940 383
 sprengstofforbruk 382b
 strossepriser 382b
 Sveagruben insp. 1940 384,410
 " data 410,411

...siste telegram 1940

Nord-Norge forevandt følgende

"Profit",

"Profit",

"Profit",

"Profit",

"Profit",

"Profit",

"Profit",

"Profit",

"Profit",

"Profit",

"Profit",

"Profit",

"Profit",

"Profit",

"Profit",

"Profit",

"Profit",

"Profit",

"Profit",

"Profit",

"Profit",

Arbeidermessen: 5½ - 8 frokost
 11 lunsj utearb., frokost II.
 14 middag II
 16 middag I, utearb. nattskift.
 20 aftens
 22 " nattskift
 24 " II.
 søndag 8, 13, 16½, 19.

Sykehus kontor 12-13½, 18, 19. Ingen passasjerkontroll ved avgang.

Kraftstasjon: Siemensturbin: 1500 kw, 5000 rev., 18 atm., 350 gr.
 2200/2500 v., 590 amp.

Oerlikon: 550 kw, 775 hk, 3000 rev, 2200 v.,

Traktor 1 og 2 bensin, 3 og 4 diesel, bil 1 grøn, bil 2 rød.

Fam. bolig 1 flyttet opp i linje med østre sykehusvegg.

Almann-huset plassert på Gl sjefsmessetomt. 5,8 x 7,93.

Grube 1, 26/7-40. ing. Ross, Aagaard, k.sjef Solheim.

stigere: Kåre Johansen, Charles Lund, Syvertsen.

Gj.sn.fortj.nov.-juni, 39/40: skrapere 23,59, stentipp 17,15
 stenlast, muring 21,56, trepakk 31,66, forbyggere 25,16
 oppfaring sten, kull 23,23, lok.kj. & konduktører 18,16
 smeder 21,86, kulltipp 16,56.

Arbeidstid grube: I der kjøres fra dagåpningen kl. 7 og fra oppholds-
 rummene ved skiftets slutt kl. 15.05. Kaffetid 11-11.30.

II 15.30 - 23.35, kaffetid 19.30 - 20.

III 24 - 7.40 " 3.30 - 4.

Skytning: ikke tidligere enn 15 min. før kaffetid, 20 min. før skiftslut

Strossepriser tonn: Sl: 2.40 skrape, S13 2.75 skr., S7 2.75 belte,

N30 2.30 kjedeconveyor (en av to).

Akkordfortjenester: juni 1940: S4 18.33 skift, S3 25.06, T6 stenlast 19.58.

vent.stoll kull 21.77,

Sprengstoff forbruk 1937/38 pr. tonn: conveyors 233, skrapere 348,

oppfaring 702, total gj.sn. 285 gram.

lunte 1.41 m, knall 0.88 st., tendere 1.03 st. pr. t.

Props 0.40 st.pr. t.

Total: 83260 kg karbonitt, 15623 kg stenkarbonitt, 407388 m lunte.

253865 st. knall, 269605 st tendere, 135907 st.props,

7699 st. 9', 413 11', 938 st 18' tømmer.

Arktikugol 1940 bestyrer: Naumkin. (18/1).

24.1 20 cm is Adventfjorden. "Isbjörn" ligger der ivinter.

17.4: Sverdrup søkt om tysk visum gjennom Sverige til Harstad. Avslått

10.5: Johan Anker og Einar Sverdrup har fått visum og 19.4.

reiste idag 14.40 til Kornsjø.

15.5: iflg radio har den norske regjering overtatt driften Store

Norske på Spitsbergen. Hovedkontoret har intet hørt.

16.5: Anker og Sverdrup i Stockholm på vei nordover.

10.6: Komm. general meddelte at krigsoperasjonene i Nord-Norge

opphørte kl. 24 inatt.

17.6: Anker, Sverdrup, Boger i Tromsø.

19.6: Anker ankommet Oslo fra Tromsø. Sverdrup til Spitsbergen.

Westby skal snarest til Tromsø.

21.6: Westby fra Oslo 19.15. Broen ved Minnesund sprengt. Midlertidig

gangbro over Vorm. Videre med toget fra brostedet 23.30.

22.6: W. ankom Trondhjem 11.45. Av Stadtkommandatur, Fjordgaten 24?

henvist til Abt. 2C i Munkegaten 2, ved Domkirken, 5.Div. lok.

Mottatt høflig med beskjed at ansökning om politipasserseddel

må innleveres, svar kan ikke ventes før tirsdag 25.6. - Fikk

ver. nr. 14 på Trönderheimen, som hadde et par rum for norske,

ellers bare tyske offiserer.

- 22.6: kfr. NFDS som ikke visste om båtfeilighet nordover. Kanskje hurtigrute igang torsdag fredag.
 RADIO: fransk-tysk våbenstilstand undertegnet kl. 18.50 i Compiègne. Med stort kor i tysk radio: hollandske frihetshymne: "Wir treten und beten". Plus "Deutschland" og "Horst Wessel".
- 25.6: Oppsøpt at d/s "Nordland" skal gå nordover kl. 24. Fikk via Fosse såvidt plass, i salongen. Hurtigrute "Vesterålen" skal mulig gå torsdag 25.6, men båten er endnu ikke frigitt av tyskerne. Billett "Nordland" kr. 53.20 uten lugar. "Nordland" avgikk kl. 24. Ingen passasjerkontroll ved avgang. Tildels liggeplasser på gulvet i salongen.
- 27.6: Passert Bodø 14.30-1825. Her ser ut. Omtrant alt rasert fra sjøen til Rönviksgaten, Prinsens gate, Bankgaten og neste parallell til Prinsens gate. Frimurerlogen utenfor det raserte område. Derimot er sykehuset meget skadet. Kirken nedbrent. Tysk grundighet. Lite folk å se.
- 28.6: passert Stokmarknes kl. 21. Da gikk "Richard With" fra kaien sydover.
- 29.6: ankom Harstad kl. 6. Bortom kontoret: piggetråd på gjerdet, porten ramponert. Grand Hotel, Glævers hus, St. Elisabeth hospital og flere hus omkring der ille medfart. Men ellers ikke skade å se på byen, bortsett fra vinduene. Traff bl.a. Kr. Holst. Fortsatte kl. 12 nordover, ankom Tromsø ca. 21. Fikk vær. 41 i 3. etg. Grand Hotell. Visitt hos Boger, som bor i Rye Holmboes villa, Storhaugen. Byen - og Grand ellers "full av tyskere".
- 30.6 søndag. På SNSK kontor: Boger, Friis, Aagaard, kontordame fra Tromsø (Inger Matheson Bye). samt Peder Bendiksen fra Harstad. Tg. fra Sverdrup, at Westby bør være ved Hk Oslo isommer som ingeniør. Første hurtigrute "Vesterålen" ankom sydfra kl. 12. Kontor i Forretningsbanken. Sverdrup er i Longyearbyen.
- 2.7 "Munin" fra Harstad, kapt. Larsen, kl. 22 bl.a. major Hvoslef som Sverdrups gjest. Mens Christensen kom med d/s "Röst".
- 3.7 Westby fra Tromsø med "Skjervøy" indre led. Ankom Harstad 5.7 kl. 10. Inspisert SN anlegg: leieboeren, kaptein Gundersen flyttet. 15 store engelske biler delvis havarert, på tomten. Tg. fra Tromsø: Westby bes reise Longyearbyen. Sökte tyske kommandant om å få kjøpt engelsk trench coat, (av tysk krigsbytte), da jeg skulde reise til Spitsbergen og ikke hadde passende utstyr. Avslått, jeg var vist ikke tilstrekkelig samarbeidsvillig. Men jeg fikk det jeg trengte av meieribestyrer Helleland, som hadde tatt vare på et rikelig engelsk varelager, som tyskerne ikke visste om. (Støvler og trench coat.). Avreist med "Dagyn" fra SNSK kai kl. 22. Innom Tromsø hvor personalet nu er: Boger, Bing, Christensen, Friis, Aagaard, frk. Matheson-Bye = 6 pers. "Dagyn" fortsatte kl. 17, sammen med "Kaprino". Vi har fuldt krigsutstyr: 2 flåter, motorlivbåt på 2-luken, utsvingte livbåter, livbelter ved køyene.
- 10.7 Tilsjøs ut ved Loppa. 25 passasjerer i "Folkets Hus", bunkers, som er nymalt, lyst, og med aluminiumsmalte køyer minner om et hospital.
- 12.7 ankom Longyearbyen kl. 8. "Kaprino" for minn. Frokost med Sverdrup. Innkvartert i Administrasjonen "gjestevarrelset". Staben: Lindholm og frue, Ross og frue, Aagaard og frue, Stuedahl, Lövaas og frue (ingeniører), Torjusen og frue, Bertheussen og frue, Solheim og frue, dr. Lindquist og frue, pastor Kruse og frue, Prioroff, Krog, telegrafan: Spar, Gulbrandsen, Jonsen, Stabell. Sysselmann Marlow, bergmester Aagaard. - Major Hvosleff, gjest.

- 14.7. Insp. Sverdrupbyen. Søndag. Her er 3 brakker, arbeidermesse, kontor og leilighet for kontorsjef, ingeniørbolig, Ross og Agaard, stigerbolig, Syvertsen og Kåre Johansen, hus for knall, hus for sprengstoff, vanddam som gav stedet et hyggelig utseende mitt i steinura.
Kfr. Sverdrup. Westby overtar utearbeide, kraftstasjon, verksted. Besøk av Thor Iversen og Finn Devold.
- 17.7 "Hedvig" kom med props. Rep. grisehus, hus nr. 49, sykehusmaling utvendig. m.m.
- 21.7 Sverdrup, Hvosløf reist med Ingertre kl. 23. Meddelt at SW kunde reise til Harstad når Deinboll kom fra ferie i august. Fryseri under oppførelse.
- 28.7. søndag fm. skytterstevne i Sverdrupbyen 28 deltagere. En inneskytning i Adm.: Lindholm, Lövaas, Solheim, Agaard, Westby. Westby og Lövaas beste resultat, 93 på 10-skuddskive.
- 29.7 med Lindholm i gr. 2, OT17, ut OT13 til Grubedalen, dam, renne, vannstoll (to etasjer).
- 31.7 inspisert gr. 1 Hovedstoll tilbunds. Tg ditto, og overalt ellers, hovedstollen ca. 600 m. En flyttet fam. bolig 1 v. hj. av traktor.
- 2.8 Med "Isbjörn" fra Longyearbyen 20.30, via K. Linne til Sveagruben.
- 3.8 Ankom Svea kl. 6.30. Mottatt av ing Stuedahl og Sørensen og frue. Gått over anlegget. Avreist kl. 17. Endel is i Bellsund og utenfor. Innom Green Harbour. Sett på gasskilden, tent på og blåst ut flammen. Oppom Amerikanerbrakka og Ankerbrakka. Fandt min teltplass fra 1912, tok med en teltplugg av fire, som lå pent stablet siden 1912. Så her har ingen passert alle årene.
- 4.8 Fra Green Harbour kl. 4, Gammelkaiaen 6.30. Søndag. Middag kl. 14:
Westby
Lindholm Marlow
Grete L. Myrhaug, dr.
Solheim Stuedahl
fru Thorersen Lövaas
Aagaard NELLEBY
Stabell Trondsen, post
- Prioroff.
- 5.8 Dr. Lindquist og frue skal reise imorgen.
- 14.8 tankhus, grisehus, fryseri, familiebolig i ramme, oppretting av butikk, drenering ved br. 49. Is på fjorden, åpen. Flom.
- 18.8 søndag skytekonkurranse 50 m.: Lövaas 229, Agaard 224, Westby 216. Harstadkontoret må ha hjelp.
- 19.8 Ingerto fra Longyearbyen kl. 8½ med Westby og Solheim, 22 pass. Assistert av Isbjörn ut fjorden. Går med utsvingte livbåter, to flåter, motorlivbåt, livbelter overalt.
- 22.8 13.20 2 tyske fly NO-over, to sving over skibet, kom tilbake 15.10 sv-over, passerte på hver siden.
- 23.8 Ankom Tromsø kl. 4.05. Ankom Harstad kl. 20.30, Kr. Holst. Harstad mørklagt. Konf. Christensen som var lettet, da sjefen kom.
- 24.8. Nobel vær. 10.
- 12.9 Sverdrup passert Harstad med "Stanja".
- 17.9 Aagaard fra Lb. fortsatte sydover 20.9. Samme dag kom Lindholm og Agaard (som slutter) fra Lb. til Harstad
- 29.9 "Dagnyen" nordgående kl. 18 - 20 med nye ingeniører Jenssen og Bagge-Lund.
- 2.10 Ingeniør Johan Anker død kl. 5. På Røde Kors, Oslo.
- 19.10 Gk tg. ansett Sverre Rødaas på grubekontrakt (flyver, hundekjører, verksted. 16.10 ansatt Ernst Hekkelstrand, rep.
- 23.10 "Pr. Ragnhild" minesprengtnær Bodø, nordgående, mange om'rom. 400 pass. ombord, 170 skal være berget. I avisene 26.10 heter det: "Pr. Ragnhild" er under rutefart støtt på en drivmine og sunket. Flertallet av passasjerene fikk gått i båtene eller blev reddet ved de bergningstiltak som straks blev gjort."

1940. Noteringer fortsatt.

- 27.10. Folk fra hurtigruteskipet "St.Svithun", som kom efter "Pr.Ragnhild" forteller, at ca. 100 norske og 200 tyskere omkom, dertil ca. 30 av mannskapet. Antagelig er 4 forsendelser til Store Norske gått tapt ved forliset. Dødsannonse er sensurert. F.eks. i Hammerfestavisen Nordkapp: "Min kjære mann Waldemar Davidoff, Kåfjord, omkom ved en ulykkes-tilfelle onsdag 23.10.1940, nær 60 år gl."
- 29.10. Westby fra Hammerfest med "St.Svithun" kl. 8,30. Mange tyskere kom ombord i Hammerfest. Hver eneste plass i 1ste plass røkesalong var opptatt av tyske soldater. Vi almindeligelste plass passasjerer fikk være på dekk eller i lugarene.
- 2.11. Laster "Hedvigen" i Harstad, 5 passasjerer. Sluttlaster ved dampskibskaien. Om eftermiddagen kom hirdfører Eriksen og spurte om å få overlatt 4 fl. surstoff av vår last. Jeg beklaget, surstoffet skulde til Spitsbergen og dette var siste båt etc. - Hvorefter telefon fra Feldgendarmeri som måtte ha 4 fl. surstoff. Jeg henstillet at de vel kunde vente på neste forsendelse, mens vi ikke kunde få mere før til våren. De insisterte, hvorpå jeg forlangte skriftlig rekvisisjon. Den skulde komme. Og ikke lenge efter blev rekvisisjonen presentert av hirdleder Eriksen, utstedt av Marine- Stützpunkt, undertegnet av Altmann. Jeg beklaget igjen, siste båt etc., om ikke Eriksen som nordmann kunde hjelpe til å få M. Stützpunkt til å vente. Hvilket jeg nok ikke skulde ha gjort. E. begynte, at han vist var like god nordmann som jeg, at han hadde hørt dette ofte... jeg skulde bare vite hvad de britiske lasaronene hadde gjort... jeg forsøkte å stoppe ham: det var ikke noe i den retning jeg tenkte på, men rett og slett, om ikke han som nordmann vilde hjelpe til at tyskerne renonserte denne gang til fordel for den norske bedrift på Sp. - Hvorpå mannen med et underlig uttrykk i ansiktet sier, at det er han som skal ha surstoffet. Han har et abnormt gående som koster ham 1000 kroner dagen og ikke kunde eller vilde vente. Tydeligvis vilde E. triumfere frem, og siden dette var sent lørdag kveld og det vilde volde ytterligere forsinkelse om jeg forsøkte å få fatt i kommandanten og appellere, lot jeg det gå. Formann Bendiksen ringte akkurat da, og fikk beskjed. Jeg hadde et lite håb om at skibet hadde kastet loss under forhandlingene, men. Jeg konfererte med flere gode nordmenn, som mente, at når tyskerne først hadde utstedt rekvisisjonen, var det neppe annet å gjøre. Og "Hedvig" gikk ca kl. 22. Siste båt fra Harstad 1940. Og det er svært sent blitt
- 14.11. "Hedvig" ankom fra Sp. kl. 17 med Sverdrup, som efter kort konferanse gikk rett ombord i hurtigruten, "Midnatsol".
- 16.11. Nord-Norges Brenselråd, Kristian Holst, flyttet til Store Norskes kontor, på deling. Med Leif Bothner som kontorist.
- 26.11. Westby sydover fra Harstad med HR. "Richard With". Oslo 30.11. Østbanen var dekorert med hakekorsflagg anledn. Goebbels besøk.

1940. Noteringer fortsatt.

- 6.12. Sverdrup ref. fra kullmöte i deptet: mest mulig kull fra Sp. 1941. På tale å sette igang Kings Bay. Mulig også Green Harbour med Westby som leder.
- 16.12. SNSK generalforsamling på Børsen, ca. 25 møtte.
- Terboven avsatt Høyesterett. Vi har da ikke lovgivende, utøvende eller dømmende makt, bare de 13 kst. statsråder NS.

1941. Noteringer.

- 4.1. Igang med planer for Green Harbour.
- 12.1. Quisling i radio: Tyskland vinner krigen, vi bør derfor for skams skyld delta med våben i hånd for å hjelpe Hitler. Oppfordre norsk ungdom til å melde seg til regiment Nordland. Han har oppnådd den store ære at nordmenn får lov til å bli putt inn i SS.
- 13.2. Himmeler og Terboven til Oslo efter inspeksjonstur nordover. Svar utrykning av politi i sentrum, dobbeltposter med revolver.
- 11.3. U.S. Congress vedtar Lease and Lend Bill.
- 31.3. Brann grube 2 ST2. Stiger Reidar Stenersen og Ragnvald Strand omkommet, funnet i H2S og S4.
- 23.4. Harry Lofthus og Lorentz Kaspersen kullsforgiftet S4, døde.
- 21.4. Westby ankom Harstad. SNSK har nu fått 3 rum i annen etasje Mikkelsens lagerhus, Havnegaten. Uten vann, WC eller ovner. Snekkere igang med å sette inn dører etc.
- 25.4. Sverdrup i tf fra Oslo: grube 2 ser bedre ut. Tyske fly har været deroppe med surstoff, asbestdrakter, gassmaskemateriell.
- 28.4. Brannen er slukket.
- 29.4. Annonser i "Haalogaland" og "Folkeviljen" efter grubearbeidere. Få gamlekarer har meldt seg hittil.
- 1.5. Konf. Kjøttsentralen, men intet å få her nord. Meieriet kan levere ost, dog ikke nøkkelost.
- 5.5. Hk. Ønsker for Sveagruben: 3 smeder, 1 dreier, 1 sveiser, 1 elektriker, 3 maskinister, 3 fyrbøtere, 6 snekkere til 1.7. Hvilket ikke blir så lett. Tg fra en ansøker i Balstad: arbeidsformidlingen nekter reistillatelse. Jeg konf. arbeidskontoret i Harstad, som tilrådet konf. "arbeidstiltak" i Tromsø. Dette sa: arbeidsformidlingen kan nekte hvis ansøkeren er i arbeide. Så ta opp spørsmålet med arbeidsdirektoratet, Parkvn. 2 Oslo. Dette ref Hk.
- 9.5. Konf. Arbeidstiltak Tromsø (Brun-Hanssen) som skal skaffe seg bedre oversikt over stillingen i Nord-Norge for spesialfolk.

1941. Noteringer fortsatt.

- 12.5. Rudolf Hess landet med fly solo i Skotland.
- 17.5. "Dagnyen" laster ved SN's gamle kai. Byen som almindelige dager, bortsett fra at barn og unge damer bærer sløyfer.
- 18.5. "Isbjörn" passerte Harstad på vei til Tromsø. Kapt. Ingv. Svendsen.
- 21.5. Skibsfartdirektoratet skal gi båtene første ordrer "til vi er kommet igang". Derefter overtar Harstadkontoret i samråd med Nord-Norges Brenselråd.
- 22.5. Tf. kaptein Svendsen, "Isbjörn", som meddeler at formalia nu endelig er i orden. Avgår straks til Sp.
- 24.5. Med Sverdrup, Kristian Holst og Leif Bothner hos nye Gebietskommisar Noatzke hos Sicherheitspolizeichef Thomas og tidligere Geb. komm. Reipslager, til almindelig orientering ang. kulltransport fra Sp. Noatzke meget velvillig, vilde gjerne hjelpe dersom Polizei skulde bli for vanskelig. (Sverdrup senere hos Thomas, som hadde været på Sp. og vistnok var OK. Han burde "jag snakke pent med." Men Sverdrup blev nok meget skuffet over audiensen. "Mannen er jo garn.")
- 26.5. Skibsfartsdirektoratet, Stockinger, tf. konf. om første avganger. Vi kan bruke "Ingersøks" 2-3 turer på Tromsø, hensyn til passasjertrafikken.
- 27.5. "Munin" fra Harstad 11.30 med Sverdrup og Roll-Lund, 29 passasjerer - via Tromsø.
- 29.5. "Dagnyen", kapt. Thorkildsen, har fått stemplet avgangstillatelse idag, men litt senere kom Befehl fra Hafenkapitän, at "Dagnyen" måtte anløpe Tromsø for videre ordre.
- 30.5. Tromsø tf.: "Dagnyen" stoppet der. Der ser ut som det er radioen, det står på. Jeg sa, at vi kan gjerne forsegle radiostasjonen, om det er det som kreves. Cirkulæret om fri brul av radioen kommersielt betyr altså intet. Tf. H. Jacobsen og Stockiner, Oslo, at de konfererer Admiral Norwogen, hvad vi kan gjøre for å unngå stopp "på fallrepet". La oss få beskjed om hvorledes vi skal innrette oss. Harstad gav klare papirer, men Tromsø stopper like godt. Arbeidsdirektoratet, Hvidsten, hadde lovet å tg. oppover og få frigitt 15 mann fra Hammerfest. "Men det var så mange som rømte fra bergverkene nordpå." Vi bør få generell dispensasjon, så vi ikke blir avhengig av de lokale arbeidskontorer for ansettelse av folk.
- 7.6. Harstad og meddelt i "samlet møte", at hvis skibet stikker av til England, vil det bli tatt rekrutterings vedt.
- 7.6. Harstad og meddelt i "samlet møte", at hvis skibet stikker av til England, vil det bli tatt rekrutterings vedt.
- 7.6. Harstad og meddelt i "samlet møte", at hvis skibet stikker av til England, vil det bli tatt rekrutterings vedt.
- 8.6. Harstad og meddelt i "samlet møte", at hvis skibet stikker av til England, vil det bli tatt rekrutterings vedt.

1 9 4 1 . Noteringer fortsatt.

30.5. Kl. 19 iltg fra grubekontoret at "Isbjörn" er vekk siden igår. Likelydende sendt hovedkontoret. Underrett myndighetene." Initiativet får hovedkontoret ta. Og hk. ved kontorsjef Bing enig i å konferere sjøfartsdirektoratet, eventuelt Nore i Norsk Brenselimport og så holde Harstad underrettet. Videre K.Linné har ikke hørt fra "Isbjörn", som hadde fått 94,5 t bunkers for å være vel forsynt når kullskibene kom.

30.5.14

3.6. Flg. 8 mann fra Longyearbyen er forsvunnet med "Isbjörn": Einar Amundsen, Karl Engen, Ernst Hekkelstrand, Sverre Kristensen, Bjarne Langvik, Johan Olsen, Sverre Rødaas, Sigfred Simonsen.

6.6. Gk iltg.: "Isbjörn" i SO-havna Björnöya ubetydelig bunkers. Etter 4 dagers fangenskap lyktes Svendsen og offiserer overmanne rømlingene. Vi avgår herfra med bunkers. Send øyeblikkelig båt nedenfra til SO-havna for avhenting rømlingene samt endel av mannskapet. Underrett Svendsen Minde Tromsø samt hovedkontoret. - Dette referert for Hk og Svendsen Tromsø (det siste uten å nevne det om øyeblikkelig avsendelse av båt.).

På hovedkontoret var ikke H. Jacobsen tilstede, men Bing var ensforstått, at vi avventer videre utvikling, for "øyeblikkelig båt" er jo det samme som å utlevere "rømlingene" til tyskerne.

Men kl. 18.10 kom tg fra politimesteren i Tromsø, som hadde fått telegram fra sysselmann Marlow, at der var telegrafert til Harstadkontoret som følger- leste så opp det vi hadde fått for idag. Politimesteren hadde konferert med tyske myndigheter - admiralen og Sicherheitspolizei Tromsø, som påtenkte å sende fartøy allerede i aftnen med norsk og tysk politi, og vilde forlange at "Isbjörn" skulde returnere til Tromsø. Det hadde været mytteri ombord. Politimesteren antydte, at det ikke burde gå slik, at det blev sendt to ekspedisjoner. (Han gikk nok uten videre ut fra at vi uten videre hadde "lystret ordre".)

Jeg sa, at jeg hadde konferert vårt hovedkontor, og at nødvendige forføyninger eventuelt blir truffet fra Oslo, og at saken forsåvidt var ute av Harstadkontorets hender. Dette ref. til hovedkontoret i tf kl. 18.45.- Konf. Skipsfartsdirektoratet 7.6 i tf. kl. 11.40: "Else-Marie" kan gå 9.6 eventuelt med komplettering av mannskap for "Isbjörn". Må være tilbake i Norge senest 17.6, og uvedkommende må ikke få adgang til skibet i Advent Bay. "Else-Marie"s kaptein og offiserer blevinnkaldt til havnekapteinen i Harstad og meddelt i "samlet møte", at hvis skibet stikker av til England, vil det bli tatt repressalier vedk.

7.6.14 familiene. T Y S K S T I L.

7.6. Politimesteren i Tromsø har sendt fartøy 6.6 aftnen fra Tromsø til Björnöya! "Isbjörn" skal gå nordover igjen med Larsen som kaptein, idet "Isbjörn"s mannskap skal til Tromsø. (Tf. fra Hk.)

8.6. "Else Marie" avgikk fra Tromsø om kvelden. "Hadde fått ombord en mengde papirer."

1941 . Noteringer fortsatt.

- 10.6. Hovedkontoret tf. at tyskerne nu vil ha "Isbjörn" til Tromsø.
- 11.6. Tromsø meddeler at "Isbjörn" og det utsendte fartøy kom til Tromsø 10.6 aften. Kapt. Svendsen sa i tf. kl. 20: har ingen ordre, men har rapportert til skibsfartdirektoratet. I mellomtiden får ingen av våre båter gå.
- 16.6. Tf til direktør Jacobsen ang. arbeidssituasjonen. Vanskelig å få folk, vanskelig å holde dem på det uvisse. En gjeng Namsossnekkere går her i Harstad på det uvisse, utaålmodige. Til "Transport" i Hammerfest har vi innkaldt 12 mann, vi har fått 4. Kan vanskelig komplettere nordpå. Hammerfest arbeidskontor har ingen innskrevne ledige folk. Noen ansøkere meldte seg i Harstad idag. Stockinger tf 12.25: vi ønsker ikke båtene øst for Tromsø. KONFI-DENTIELT. Derfor: "Vilma" i Vardø beordres Svolver, "Munin" i Vadsø til Harstad, "Transport" i Hammerfest til Svolver, "Else Marie" i Hammerfest til Harstad. Begrunnes med: "Vi har anmodet Skibsfartsdirektoratet om overflytning av hensyn til passasjerer, proviant, last.
- 17.6. Vi tf arbeidskontoret Tromsø: har De maskinister og elektrikere? Svar: bare noen små "guta". Arbeidskontoret Harstad har ingen ledige, har fått bestilling på 300 mann til Ramsund for tyskerne. Arbeidskontoret Svolver har ingen ledige.
- 18.6. Hk tf om høy? Finnes ikke. En rekke kjendte Harstadfolk er arrestert med beskjed: 4 dagers proviant, seks ukers fravær.
- 19.6. Siden vi ikke får "Isbjörn", får vi forsøke leiet størst mulig selfanger.
- 24.6. Hk har leiet "Busköy" som går fra Aalesund til Bergen for å ta "Ingertos" varer. Harstad har mast på Tromsø og Hammerfest om selfanger, forgjeves. Det blir altså "Busköy". Og vi skal ha plass for 15000 teglsten, 1200 sekk sement og høy.
- 25.6. Namsossnekkene reiser hjem.
- 26.6. Fylkesforsyningen i Tromsø meddeler at fylkesmannen har fått tg "fra arbeiderne på Svalbard om å sende mat." Jeg ba få undersøkt, hvem som har sendt telegrammet. Det førte ikke til noe resultat.
- Ballade med Marinestützpunkt Harstad. Altmann var meget bøs i tf. fordi jeg har protestert mot at han har satt seg i besittelse av "kullmål" til lossing fra vårt lager uten videre. Han truet med polizei og gode greier. "Han hadde ikke tatt noen kullmål. de var desuten kaputt, og forresten hadde han levert dem tilbake." Fikk ham dempet endel ved å fortelle ham at jeg har kvittering fra en marinemann, som iallfall sa, at han var sendt auf Befehl des Herrn Altmann. Det kom ikke noe polizei.

1941. Noteringer fortsatt.

- 28.6. På Harstadkontoret 4 kapteiner på rad: Thorkildsen "Dagnyen", Larsen "Munin", Bergesen "Hedvigen" og Børgesen "Else Marie". "Else Marie" gikk til Bodø med rest 800 t fra Hammerfest. Kl. 13 tf fra Stockinger at skibsfartsdirektoratet efter samråd med Norsk Brenselimport og Reichskommissar har besluttet, at "Transport", "Dagnyen", "Kaprin", "Else Marie" (=4) skal sendes sydover efter nærmere ordre. "Hedvigen", "Munin", "Vilma" og "Samev" skal altså vente.
- 1.7. Hk tf.: "Busköy" er gått fra Bergen 28.6, nu i Aalesund. Hit via Bodø for mursten. Får eventuelt losse "Busköy" i Harstad, hvis ikke avgangstillatelse kommer. Grubekontoret vil ha oppsendt en rane, eller smågriser, ferskfisk, smør. Jaha, båter har vi nok av, men det er altså den avgangstillatelsen.
- 2.7. Kl. 11.50 ekstrail fra Skibsfartsdirektoratet: konferer øyeblikket Admiral Norwegen. Kl. 13.44 X-il fra S.D.: Reichskommissar har gitt tillatelse for "Isbjörn" kan gå når som helst men konf. Sicherheit, om dette har noen innvending. Men Sicherheit gir ikke tillatelse grundet "stridskrefter utenfor."
- 4.7. Konf. Gebietskommissar Noatzke kl. 17-18 om tonnasje, arbeiderforhyring, lønningene ved Wehrmachtsanleggene "ergrer meg". Sicherheitspol.sjef Thomas tilstede.
- 5.7. "Hedvig" gikk fra Tromsø kl. 19. Tre passasjerer nektet utreise.
- 6.7. Kf. Thomas om de tre nektelser i Tromsø: "Müssen Überprüft werden." Tror det blir i orden til imorgen så de kan reise med "Dagnyen".
- 7.7. Kf. Thomas: "de stopper kommunistene". Da det var så mange vanskeligheter for "Hedvig" i Tromsø, fulgte Westby med "Dagny" fra Harstad kl. 20.
- 8.7. "Dagnyen" ankom Tromsø kl. 5. Matros fra Havnekapteinen inspiserte mitt "pass" fra Harstad og gav landlov. Iland kl. 9 med kaptein Thorkildsen, og så blev programmet:
1. Havnekaptein, som henviste til
 2. Sicherheitspolizei, hvor vi måtte vente. Foretrede for en Gambs. Vente til Gambs hadde formant "Dagnywns" offiserer om ikke å rømme med skuta. Måtte dernest ha alle kontrakter, samt ing. Welde, hvis navn og stilling han fandt på passasjerlisten, i land. Vilde ikke høre på at passasjerlisten inneholdt alle data, at kontraktene fra Harstad lå i posten, altså ikke tilgjengelige. Men hver mann hadde vel sitt eksemplar, og disse måtte han ha. Jeg fikk sendt bud ombord at Ing. Welde måtte samle kontraktene og selv møte ved Ateneum kl. 14.45.

(8.7.) Kl 15 hos S.P. Ventet en time. Kom igjen kl. 17.30. Vakthavende, nu ikke Gambs, så litt på de øverste kontrakter i bunken. Sa menholdt ikke med passasjerlisten, eftertellet ikke, likesom uten interesse.- Ing. Welde sat ved siden av meg, han var jo spesialt forlangt til frembøte. Jeg presenterte ham ikke, og pol. spurte ikke efter ham. Kl. 18 kom beskjed: alt i orden, de 26 passasjerer kan reise men konf. havnekapteinen. Kl. 18.15 konf H.kapteinen, en tekkelig fyr, som sa han skukde gi beskjed til kontrollpostene utover leden. Vi kunde gå kl. 22.- Og da gikk båten. S.P. kontrollerte alle ombord. De tre mann som var tilbakeholdt fra "Hedvig" fikk følge med.

Tromsøreisen var altså vellykket. Formalia ordnet fra kl. 9 til 22, mens "Hedvig" blev oppholdt i tre døgn.

9.7. Skjema ansökning om flybillett til Harstad, det skulde ta 4 dager, Men "passet" fra Harstad forkortet tiden, så jeg kunde fly 12.7.

12.7. Fra Tromsø kl. 11.15, Skattöra, med fly "Richard Schneider", et om-malt norsk fute-fly, kr. 40.- Til Harstad kl. 12. "Munin" laster.

14.7. Fylkesfører Fredriksen, Tromsø, tf og forlanger oppreise med første båt for en mann i spesialoppdrag. Jeg sa, at samtlige plasser med første båt ("Munin") er besatt. Neste båt? Jeg antydet Hammerfest senere i uken.- Enn "Isbjörn"? Jeg sa, vi trenger plassene selv. Vi har så få plasser til disposisjon nu, efter den lange pausen. Han måtte eventuelt selv telegrafere direkte til grubekontoret, og oppgi oss alle personalia for kontrollens skyld. Det gjaldt tollkontrollør Erling Kruftå, f. 23.9.99 i Brønnøysund.- "Munin" gikk fra Harstad kl 20 til Tromsø.

15.7. Kapt. Larsen "Munin" tf fra Tromsø om nye bestemmelser igjen. Nu skal det telefoneres land og strand rundt for kontroll av passasjerer og mannskap.

16.7. S.D. tf om posisjoner. "Munin" endnu ikke gått fra Tromsø. Det er pol. fullmektig Lange i Tromsø, som nu stiller med passasjerundersøkelsene. Hvorpå jeg tf til Lange kl. 17.50. L. lot til å være en grei kar. "Litt av en sjömann selv, så jeg synes det er ille å holde en båt slik. Men S.P. har forlangt at hver manns politiske fortid skal nøye undersökes. Mente at "Munin" skulde kunne gå imorgen tidlig, 17.7.-

23.7. Vilde ikke det, det kan vi ikke gjøre. Vi har garantert for passasjerene som kommer på "Isbjörn". Altså blir båt gjort fra Oslo, så ikke kan bli forsinket. Vi har også en "Dagryen" eventuelt kunde gå i morgen og eventuelt være her (Harstad) på S.P. for å kontrollere. Vi har også en båt som er på kjølelager. Men vi har ikke nok plasser på vi kan gi via Tromsø. Vi har også en båt som er på kl alle formalia i orden her og som kan gå i morgen. Men vi har ikke nok plasser her. Bare måtte slå på Tromsø havnekontor for å få videre seilingsordre. Men vi har ikke plasser her heller, så vi må vente til imorgen.

- 17.7. Tf til dir Jacobsen, Oslo, ref. posisjoner og konferanser med Harstad og Tromsø og foreslog at Hk skulde ta saken opp med høyere myndighet i Oslo og få ny instruks til S.P. Tromsø. Det er jo "Isbjörn"saken som ligger bak. HJ vilde ikke det, mente at de forskjellige departementer har så liten forbindelse med hverandre. Jeg sa, at jeg hadde villet snakke med Gebiets. Komm. Noatzke i Narvik om saken, men han er f.t. sydpå, derfor dette forslag til Hk.
- "Munin" og "Isbjörn" gikk fra Tromsø om.
- 18.7. Sverdrup i Longyearbyen må få underretning om vanskelighetene med å skaffe spesialister. Tf Feddersen & Nissen, Hammerfest, som fortalte, at KMD, Krigs-Marine-Dienststelle, Hammerfest, synes å ville rekvirere "Vår" "Hafnia" for en tur til Alta. Hvorpå jeg tf Stockinger, S.D., Oslo og ba ham konf. KMD, Oslo og få stoppet dette. Det gikk. Og "Hafnia" fikk beskjed avvents nordgående hurtigrute søndag for los og post, og deretter avgå til Longyearbyen.
- 21.7. Kl. 12 tf til dir. Jacobsen: venter tg fra Sp. om "Munin"s avgang. Arbeidere, almindelige, uövede som vi tilsier- efter ansøknings- er helt uberegnelige nu. Vi innkalder med stor margin i antall i håb om å få tilstrekkelig mange. Men mange melder forfall, og mange melder ingenting, så vi får ikke utnyttet passasjerplassen, hvilket grubekontoret har vanskelig for å forstå. Bergmester Aasgaard er ankommet til Harstad, får reise med "Dagny".
- 22.7. Laster "Dagnyen", med endel heft, da Transportforeningen ikke kan skaffe folk nok, eller ikke har kommando over sine folk. Tf til Hk: forsøk få Reichskommissars samtykke til at vi "garanterer" passasjerens soliditet, iallefall de vi er sikre på. Så det ikke blir så mange å kontrollere for S.P. i Tromsø. S.P. sjefen Blomberg i Tromsø sier Nein, og Noatzke i Narvik er fraværende. Men Hk har ikke lyst til å blande seg opp i dette.
- 23.7. Kl. 9.30 tf Harstad S.P. Krause, at jeg måtte komme og medbringe alle passasjerers legitimasjonskort kl. 17. De finner på noe nytt hver gang de Blombergske herrer. Krause er sendt hit som Thomas' stedfortreder. Jeg tf Hk igjen og gjentok for HJ mit forslag av igår om å garantere o.s.v. Nei, HJ vilde ikke det, det kan få uønskede følger, tenk om vi hadde garantert for passasjerene som rømte med "Isbjörn". Altså blir intet gjort fra Oslo, må ikke ta noen risiko. Kf. havnekapteinen om "Dagnyen" eventuelt kunde gå ut Andfjorden og eventuelt vente her (Harstad) på S.P. for å komme rett tilsjøs med kjøtt og fisk, som nu er på kjølelager. Nei, Andfjorden er sperret så vi må nok gå via Tromsø. Tf kl. 18.30 vi vilde foretrekke å få alle formalia i orden her og kunne passere Tromsø uten S.P. undersøkelse der. Bare melde skibet til Tromsøs havnekaptein for å få videre seilingsordre. Men, nei- Passasjerene får pent vente til imorgen.

1941. Noteringer fortsatt.

- 24.7. Kl. 12. S.P. Krause har nu godtatt alle mann undtagen 4 for hvem oppgaver endnu ikke foreligger. Vi lar båten gå til Tromsø og håber at formalia er i orden når båten ("Dagnyen") kommer dit. Kapteinen får beskjed om ikke å vente på avgjørelsen for de fire i Tromsø. De får eventuelt fortsette med neste båt. 21 passasjerer fra Harstad, incl. bergmester Aasgaard.
- 25.7. "Dagnyen" fikk gå fra Tromsø, og alle på listen kom med. SÅ DEN GIKK Kl. 14.35 tf fra Hk HJ, som anbefalte meg å snakke med Blomberg i Tromsø. Jeg svarte at det var allerede gjort, uten synderlig resultat. S.P. måtte fortsatt kontrollere alle oppreisende.
- 30.7. Kfr. Harstad Arbeidskontor om en mann som vi hadde antatt, men som nu var kommandert på vedhugst? Arb. kontoret kunde intet gjøre, "kull og ved er likestillet". Venter lettere arbeidsmarked sist i august.
- S.D. i tf kl. 15.30: syntes "Hafnia" blev sen i Honningsvåg? Jeg sa, at håndlossing går ikke fortere, kanskje det er mangel på arbeidere der også. Vi samarbeider med Kr. Holst i Brenselrådet. De mindre steder må jo også ha kull.
- 31.7. Kl. 16.30 innkaldt til S.Pol. De er fulle av fan, Nu må de "nachprüfe" kvinnfolkene også.
- Kl. 17.30 igjen hos S.Pol. re "Munin"s passasjerer som blev "frigitt". Og så gikk "Munin" kl. 21. Kl. 18.45 tf S.Pol. at "Nandi"s offiserer må møte til Verpflichtung imorgen kl. 11. Jeg spurte om det ikke kunde ordnes idag, det blir så knapt med tid imorgen? Umulig. Enn kl. 9? også umulig, de hadde allerede dringende Sachen.
- 1.8. "Nandi" gikk fra Harstad kl 14.45 med 2 passasjerer.
- 2.8. Ing. Lövaas og frue ankom Harstad. Alle radioapparater skal innleveres til lensmannen innen 7.8.
- 4.8. Ad proviantsituasjonen: kapteinen på "Kaupanger", f.t. Tromsø tf om vi kan skaffe følgende: 1 td. saltet flesk, 1 td saltkjøtt, 2 ks. hermetisk kjøtt, 2 ks. kjøttkaker, 1 ks usukret melk, 1 ks. fiskeboller, 1 ks. torskerogn, 1 ks. seikaker. Det kan ikke skaffes i Tromsø. Optimist. Er ellers utlosset 5.8. Har 50 t bunkers trenger 25 t til. S.Pol. har legitimasjonskortene for "Ingerto" ferdige, og skibet kunde gjerne gå til Tromsø. Jeg sa, vi blir liggende her til imorgen gr. ferskmaten. Vi må jo formelt bli liggende og vente på melding om "Munin"s ankomst fra Sp.

...korte og avfeilende, i mot-
...blev det be-
...der ordning
...der ordning
...at vi forstod ordningen
...og 2 under lasting,
...gjort og telefonen lagt på. Dette
...Zi.

...har tatt saken
...av ordning 6 eller 4
...Sp. 7/8 men returnert Sp.
...avgi for Tromsø. Senere "Munin" avgitt
...

...nytt fra "Dagny".
...Haben keine Nachrichten."
...Fra "Dagny", "Munin" "Nandi".

...av hvert

1 9 4 1 . Noteringer fortsatt.

- 5.8. Kf. Havnekapteinen Tromsø: "Dagnyen" noch nicht eingelaufen.
 Kl. 12.30 hos S.Pol.: alle 30 passasjerer plus besetning på "Ingerto" godtatt. Kan gå til Tromsø.
 Kl. 13.30 tf konf. S.D. Stockinger:
 "Dagnyen" ikke ankommet.
 "Munin" ikke anmeldt, men vi lar "Ingerto" gå til Tromsø.
 "Kaupanger" og "Hafnia" må vente på "Nandi" s ankomst.
 "Hedvig" ventes Harstad torsdag
 "Kaprino" ventes Bergen idag.
 "Hafnia" har fått stoppordre fra S.D. for Svalbardfarten.
 Rykte i Harstad: alle NSifra 22-35 år skal melde seg til legionen.
 "Ingerto" kaptein Erichsen, avgikk fra Harstad kl. 21.30 til Tromsø. 10 passasjerer plus 2 fra Tromsø.
- 6.8. Brev fra Sverre Rødaas ("Isbjörn") i arrest hos S.Pol.
 Tromsø om disposisjon av tilgodehavende, ev. via Røde Kors.
 Kl. 10.45 tf kapt. Erichsen fra Tromsø: "Ingerto" får ikke gå for "Dagnyen" er kommet. Kl. 16.45 kapt. Erichsen tf fra Tromsø: "Ingerto" får gå likevel kl. 20.
 Kl. 20.30 tf Admiral Polarküste: Über das Verbleiben des Dampfers "Dagnyen" ist hier nichts bekannt.
- 8.8. kl. 10.50 Tromsø tf: 4 mann på Björnøya, meteorologer, skal være hentet av englenderne. Rykte at "Dagnyen" kapret av engl.
 "Hedvigen" ankommet Harstad med 180 fv.props, 130 stand. skurlast, 24 griser og 2 kuer.
 Kl. 13.40 S.D. Stockinger tf og ber meg undersøke hos Admiral Pol kuste om skibene fortsatt kan gå? Hvorpå jeg tf Adm.:
 "Es ist natürlich von grosser Bedeutung die Kohlenschiffahrt fortsetzen zu können. S.Dir. in Oslo ist in Verbindung mit Reichskommissariat gewesen und hat mich aufgefordert beim Adm. nachzufragen, ob die Fahrt nun fortsetzen kann." Adm. "Ja, das glaube ich." Wi: "Unsere Verbindung in Tromsø hat heute gemeldet, dass "Kaupanger" nicht auslaufen kann." Adm. "Ich werde untersuchen. Sie wünschen also fortzusetzen?"
 Wi: "Ja, und ich möchte erwähnen dass wir drei Dampfer fertig haben-"Kaupanger" in Tromsø, "Hedvig" in Harstad und "Hafnia" in Hammerfest, und wünschen sie i dieser Ordnung abzusenden." Adm.: "Will die Sache vorlegen und Sie womöglich heute oder morgen unterrichten."
- Kl. 16.37: Adm. denne gang ved Pehlen, kort og avfæiende, i motsetning til stemmen før idag: "Es bleibt bei der Ordnung dass 4 Dampfer droben oder unterwegs sind, nämlich "Dagny", "Munin", "Nandi" "Ingerto". Efter min bemerkning, at vi forstod ordningen således, at 4 dampere kunde være underveis og 2 under lasting, blev bare det første gjentatt og telefonen lagt på. Dette tf. ref til Stockinger.- KZ.
- 9.8. Kl. 13.15 Kiltf fra Stockinger: Intet nytt. SD har tatt saken opp med Reichskomm. om forståelsen av ordningen 6 eller 4 skib nordenfor.- Sp. tg. "Munin" avgått 7/8 men returnert Sp. gr. rorskade. "Nandi" avgått for Tromsø. Senere "Munin" avgått igjen.
- 10.8. søndag intet nytt nordfra.- 11.8. Intet nytt fra "Dagny".
 11.8. Adm Pol.K. på forespørsel kl. 12.30: "Haben keine Nachrichten."
 12.13.8. Kl. 9 fremdeles intet nytt fra "Dagnyen", "Munin" og "Nandi".

Nu ser det ut til litt av hvert.-

- (13.8) Stockinger tf: intet nytt. Har konf. Reichskommissar som skulde gi beskjed til Admiralen Tromsø at vi kan ha 2 båter nordgående, 2 sydg. og 2 under lasting, altså 6 skib nordenfor. S. får vi høre hvad Adm. nu sier. Og så tf jeg til Adm. og traff dr. Behlen (eller hvad han heter): "S.D. hat eine Besprechung mit Reichskomm. gehabt. Eine Ordnung wurde erwähnt wonach wir 2 Schiffe nach Sp., 2 von Sp. und 2 droben haben konnten. Ich möchte jetzt fragen, ob diese Ordnung auch von Adm. Pol. genehmigt ist? Also dass wir 6 Schiffe anstatt wie jetzt nur 4 Schiffe haben können?" Svar: "Von einer solchen Ordnung ist hier nichts bekannt. Es bleibt vorläufig bei der Ordnung mit 4 Schiffen droben und 4 Schiffen hier an den Löschplätzen."
- 14.8. Tg fra Gk: "Ingerto" avgått med 13 passasjerer. Regulært avgangstelegram med runvekter etc. Intet nytt fra "Dagny", "Munin" og "Nandi".
- 16.8. Kl. 10.30 tf fra Adm., dr. Behlen: "Ob wir Nachrichten von den Dampfern haben?" - W: "Keine, haben Sie?" - "Auch keine, und wir haben gestern mit Adm. Norwegen, Oslo gesprochen. Dort haben sie auch keine Nachrichten." W: "Ist es jetzt etwa Veränderungen in der Ordnung für die Schiffe. Wir haben einen Dampfer, "Hedvig", in Harstad fertig zum Auslaufen". Kann es gehen?" Adm.: "Vorläufig nicht. Und alsbald wir Nachrichten haben werden wir Sie anrufen." Bra tone denne gang.
- 17.8. Søndag.
- 18.8. "Ingerto" har 4 døgn idag fra Sp. men ikke en lyd.
- 20.8. Visit av Kapt. Kühl, Seekommando Tromsø. Sökte opplysninger om de 4 skibes avgang fra Sp. Visste intet å fortelle selv. Han snakket norsk.
- Kl. 14.50 tf fra Oslo dir. Jacobsen: hadde tg fra Sverdrup i Longyearbyen om hvad der trengtes mest: grønnsaker, melk, smør, poteter, men ingen mangel foreløbig, bør se forholdene an litt foreløbig. (Joda, bra teater.)
- 23.8. Sendt "Isbjörn"-folkenes tilgodehavender efter oppgave fra Rødaas og senere fullmakter. Hallvard Devold i Harstad skal til Grønland med "Buskø" lørdag.
- 28.8. Undersøker efter lagerplass for trelasten. Det blir kanskje i Sigerfjord. ("Hedvig", kapt. Bergersen.)
- 29.8. Griser og kuer iland fra "Hedvig" (til Kulseng og Trondenes). "Hedvig" avgått til Sigerfjord via Risøyrenna.
- 5.9. "Hedvig" utlosset Sigerfjord, retur til Harstad.
- 9.9. Hk tf.: Sp. besatt av norske, britiske og kanadiske tropper. Kvinner og barn evakuert til England, menn til marinen og handelsflåten. Norsk major lest proklamasjon. Harstadkontoret kan avvike. Griser og kuer selges i forståelse med forsyningsmyndighetene Harstad. - "Dagbladet" har denne Sp. melding idag som tg fra New York. -
- 10.9. Brev fra pol. mester Lian i Harstad overrakt av hirdmann i uniform vil efter ordre fra fylkesmannen ha oppgave over våre forsyninger. Jeg så, det er en sak for vårt hovedkontor. Efter spesiell anmodning tg jeg da til HK, som svarte: alle av myndighetene forlangte opplysninger gis.
- Unntagelsestilstand Oslo Aker Bærum fra kl. 5 idag
- 12.9. Viggo Hansteen og Wickström skutt av tyskerne 11.9.

1941. Noteringer fortsatt.

- 15.9. Grisene fra "Hedvig" satt i pensjon hos Kulseng så lenge. Og nå er det brudulje, der er mange liebhavere. Harstad Forsyningsnevnd: grisene må ikke selges, men fordeles av Forsyn.Nevnda. Det later til at det skal ordnes ved at kretsfører Olsson skal ordne fordelingen. Han blir da av Forsyningsnevnda innkaldt til møte kl. 13. Store Norske har ingen beskjed fra politimester eller fylkesmann om dette. Jeg antar at vi skal ha litt å si også. Kl. 14.38 tf fra kretsfører Olsson: han skal være med på fordelingen av grisene på vår liste. Vi de ting som står på listen er SN's eiendom, og hvad der skal gjøres med dem er nu under bearbeidelse ved hovedkontoret i samråd med Forsyningsdepartementet og vedkommende sentraler. Oshan var oppnevnt av fylkesmannen til å være med på fordelingen av varene som står på listen. Er den forresten fullstendig? W: Jeg har skrevet om det i folgebrevet 10.9. Hvad mener De forresten med spørsmålet? O: hadde hørt om noen kjyr. (Det er nok svoger Solstad som ikke fikk dem som er kilden.) W: Der var to kjyr, og de er solgt, efter forhåndsavtale med vedkommende som hadde dem i foring. Smågrisene er det eneste aktuelle. De må fordeles av hensyn til foringen og det straks.
- 16.9. Methi i forsyningsnevnda tf: Olsson, Solstad og Stien var på forsyningsnevndas møte igår. De som vilde ha 1 eller 2 griser blev behandlet, de større ikke. Kl. 11 kom kretsføreren for å snakke om grisene. Jeg sa, at jeg hadde hørt ovenstående av Methi. O: møtet hadde på et par unntagelser nær godtatt våre navn. Et par, de mente ikke hadde betingelser for å kunne foredyrene. Vi måtte selge grisene efter utleveringslapper fra nevnda. Olsson sa, at han møtte efter fullmakt fra fylkesmannen. W: Jeg skjønner ikke hvorledes fylkesmannen kan disponere over våre varer. O: er selskapets eiendom, og Hk undersøker nu sammen med vedk. myndigheter i Oslo, hvad vi skal gjøre. Men hvad har de andre av partiet, Solstad og Stien, i fordelingsmøtet å gjøre? O: Solstad møter med fullmakt fra politimesteren og Stien er medlem av nevnden. Det er meningen at de andre større liebhavere også skal få griser. W: SN har satt opp på listen noen som vi spesielt ønsker skal tilgodesees, fordi de har gjort oss tjenester, Kulseng og Kaarbøgården for pass av grisene og våre forslag må respekteres. O: Ja, det er naturligvis meningen. W: jeg må ha skriftlig beskjed fra nevnda om resultatet av behandlingen, og jeg gjør opmerksom på at når vi efter Hks ønske har overlatt fordelingen til nevnda, så overtar også nevnda ansvaret for grisene, når tidspunktet for utlevering utskyttes, hvis nevnda blander seg i det, må den ta ansvaret også. Jeg vil ellers nu ha skriftlig beskjed, ikke bare løst snakk og telefon fra Fleskesentral, forsyningsnevnd, Olsson m.m. Jeg vil vite, og kunne vise for meg hvad som forlanges. O: Og hvis fylkesmannen beslaglegger varene? W: Så refererer jeg straks til Hk og forlanger saken innanket for Forsyningsdepartementet og øvrige rette vedkommende. Jeg vet ikke om hvilken rett fylkesmannen har til å beslaglegge vår eiendom. Han bør henvende seg til Forsyn.deptet, som så via Hk vil gi oss beskjed. (Det var tydeligvis noe å tenke på.) Kl. 12.30 Methi innom med utskrift av nevndas møteprotokoll. Et par navn strøket, da de hører til utenfor distriktet Resten skal behandles fredag. Idag er tirsdag. Vi tar forbehold om foring ved nevnda. Hk tf: unntagelsestilstanden opphevet i Oslo imorges. (Det er stillet til disposisjon for leverandøren, så disse må ha et ord med seg i tilfelle.)

1941. Noteringer fortsatt.

- (16.9) Kl. 16.10 tf fra Eriksmoen i Salgslaget, som hadde konf. Forsyn. deptet som vil meddele fylkesmannen, at han ikke har noe med å gripe inn i grisefordelingen. Det er Store Norske som har denne rett.
- Kl. 17.50 W. tf til Methi, forsyningsnevndas forretningsfører, at vi har mottatt nevndas forslag og godtar dette. Men vi godtar ikke strykningene. Vi går nu igang med fordelingen efter nevndas forslag, og til dem, som vi ellers godtar. (Jeg antok det skulde være møte i nevnda kl. 18, så denne beskjed eventuelt kunde forelegges. Kl. 19: gitt Christensen, som holder til hos griseverten, Kulseng, beskjed overensstemmende. Vi begynner utdeling imorgen kl. 11. Store Norske underretter de uttatte mottagere. Nevnda får brev om dette imorgen tidlig.
- 17.9. Brev til forsyningsnevnda om grisefordelingen.
- Kl. 13.40 tf fra politimesteren, som spurte, hvor grisene blir utlevert. Han er en av "mottagerne". Jeg svarte: hos kulseng idag fra 11 til 14. Det blir kanskje noe sent for p.m., men ring meg igjen kl. 17. "Ja, takk." sa han.
- Kl. 17.30 kom konstabel Næstby med skr. fra pol.m. om beslagleggelse av visse varer efter begjæring av "fylkesforsyningsrepresentant i Harstad i henhold til fylkesmannens ordre." Jeg tf straks til p.m. og ba om å få oppgitt hjemmel for denne fremgangsmåte. Sa, at jeg hadde meddelt Olsson (kretsfører) at i et slikt tilfelle vilde jeg innberette til SN's hovedkontor for å få spørsmålet forelagt for Forsyn. deptet. Pol.m. nevnte noe om "Ekstraordinære forhold". Jeg sa, det er ikke mere ekstraordinært enn at det er full anledning til å tf. til Forsyn. deptet. Jeg tar brevet til etterretning og skal komme tilbake til saken når svar kommer fra Hk.
- 18.9. Kl. 10.15 tf fra P.m. om vi vilde samarbeide med Harstad Forsyningsnevnd m.h.t. våre varer? W: selvsagt vil vi i størst mulig utstrekning ta hensyn til uttalte ønsker, men da må beslagleggelsen oppheves. P.m.: Om vi vilde la være å avhende varene uten i forståelse med nevnda? W: Gjerne i forståelse med nevnda. Og til Olsson som tf kl. 11.45: jeg holdt på at den innskrenkning som beslagleggelsen legger på vår handelfrihet må oppheves, men at vi gjerne samarbeider med nevnda o.s.v. som til P.m. Mente ellers at den riktige fremgangsmåte må være at saken går gjennom Forsyn. deptet. Senere tf P.m. at Olsson sier at det ikke går an å bli enig med SN, og at derfor forbudet står ved makt. Jeg sa, det forbauser meg, jeg hadde tvertimot sagt, at vi skal gjerne gå med på å ikke la varer gå ut uten at vi har konf. med Ha. forsyn. nevnd og fylkesforsyningsrepresentant. Det må efter min mening være fuldt betryggende og det som igrunnen tilsiktes. P.m. lot til å være enig. W: Som nevnt er saken innberettet til Oslo for å forelegges Forsyn. deptet, og skal antagelig behandles i møte kl. 15, så det haster om en beskjed skal nå frem. Like efter kom brev fra P.m. hvor forbudet oppheves under forutsetning av at ingen varer disponeres uten efter overenskomst med fylkesforsyningsrepresentant. W sendte straks brev til P.m. at SN inntar for at varene ikke disponeres uten at f. forsyn. og Harstad F.n. har hatt anledning til å uttale seg, og at disses ønsker skal bli etterkommet så langt det går an efter mine instruks. Kl. 16.50 P.m. tf: hvorledes er det med tørrfisken? (Olsson har bruk for den til sin revegård). W: Vi akter ikke å fjerne den fra vårt lager for saken erklart, men den er stillet til disposisjon for leverandøren, så denne må ha et ord med i laget i tilfelle.

- 19.9. Vanskelig med proviant. Kapt. Mortensen tg fra Bodø om proviant og stores. "Vilma". Stadig forespørsler fra pårørende om trekk. Hk er i arbeid med dette. Kl. 14.30 tf Hk ved dir. J. styremøte igår, treksaken behandlet. Forhandler med Handelsdeptet om en ordning, kanskje i likhet med hvalfangernes efter forsörgelsesbyrde. Utarbeider et skjema til utfylling og sender en bunke til Harstad. Hvis noen er i vanskeligheter, kunde de få f.eks. halvt trekkbelöp. Om det blir mere eller mindre enn tidligere trekkbelöp, vites endnu ikke. Der gjøres al mulig fortgang. Beslagleggelsen hadde ikke vakt sensasjon.
- 20.9. Vanskelig med proviant. Kapt. Mehl "Inger Johanne" i Smalfjord?
- 21.9. Det har været tyske rekogniseringsfly på Sp. og ikke sett livstegn i Lb. Skal opp igjen og fotografere. KMD har rekvirert en privat htte 1½ mil fra byen "Für dringende militärische Zwecke." De sjenerer seg ikke.
- 23-24.9. *4 trekkforespørsler.
- 27.9. Ulltepper skal innleveres sydpå.
- 2.10. Kjøpmann Alvestad, som har levert tørrfiskten tf. at den kan utleveres til Olsson, kretsforer, som har kjøpt den.
- 6.10. Harstads "stolthet" Staburet er revet av russiske krigsfanger. Det står iveien for frit rundskue fra Haugen, som har fast vaktpost. Med katteristilling like ned i bakken, nærmere stabs-sjefshuset.
- 13.10. Tollkontoret har fått anmodning fra fylkesforeningen (Olsson) om oppgave over Store Norskes transittvarer. Har ikke slurt SN. Tollkontoret har forelagt saken for Handelsdepartementet, som svarer at selskapets samtykke må foreligge! Som Harstadkontoret har holdt på, hårdnakket.
- 14.10. Trekkforespørsler. Idag bl.a. fru Manny (Hartvig) Moen innom. Har litt jord, 3 barn 7-5-4 år, ingen hjelp, men godt humör, helse, håp.
- 19.10. Søndag. TF til TF som ikke hadde fått mine lördagstelegrammer. Jeg hadde sendt dem til Røyse, myndighet. Men dir. Jacobsen ville lördag sende syndigastene i Oslo. K. skulde altså ikke foreta seg mere de myndighetene ikke efter eventuell beskjed fra Oslo Forsiktighet derfor all!

- 18.10. Hirdleder Odd Eriksen, kjøpmann Ole M. Nilsen og 2 uniformerte "hirdmenn" troppet opp på kontoret kl. 12.50 og forlangte utlevert vår tobakkbeholdning. W: tobakkbeholdningen var bestemt for Spitsbergen, og disponeres av Store Norske og Forsyningsdepartementet. E: Det er ikke riktig. - W: Det var ialfall riktig. Beholdningen befinner seg under tollvesenets lås, på transittlager, så forsåvidt fikk hirden henvende seg til tollvesenet. - E: spurte om lageret var her. W: De befinner seg som sagt under tollvesenets lås, hvortil E. bemerket, at da blir det altså innbrudd. - W: Jeg vil ilprotestere likeoverfor Oslo, Forsyningsdepartementet. - E: det får De naturligvis gjøre som De vil med, men vi kommer til å avhente lageret, hvorpå de avmarsjerte. W: tf straks til tollstedsbetyrer Okkenhaug og politimester Lian og rapporte hirdbesøket og truselen om å avhente lageret med makt og forlangte politiets beskyttelse. Tollstedsbestyreren tf at han hadde hatt besøk av hirden om det samme, og sa, at han ikke kunde gjøre noe ved saken, Vi fikk avhente begivenhetenes utvikling. Og de utviklet seg. Ut på kvelden eftermiddagen tf politimesteren, at hirden hadde meddelt ham, at den vilde gå til aksjon. W: Jeg har forlangt politiets beskyttelse, det blir politiets sak å forebygge de historier. Pm henstillet til meg å utlevere lageret for å "få bort dette uromomentet". W: partiets blir kun utlevert efter ordre fra Hovedkontoret, som samrår med Forsyningsdeptet. Pm: Om jeg ikke kunde utlevere iallefall en del av partiet. W. avslog og presiserte, at ansvaret nu ligger hos politimesteren. 25.10. W. tf straks til advokat Saue og refererte, så "aksjonen" ikke skal foregå helt i dølgsmål. Kl. ca 18 kom politimester Lian i uniform, ledsaget av en konstabel inn i stuen til W. (i frk. Berte Hussans hus, toppen av Harstadvakken). Gjentok forlangendet om at jeg skulde utlevere tobakken. Jeg avslog som før. Fikk så ordre om å ta på meg og følge med. Politifolkene gikk ut så lenge, og jeg telefonerte til tollboden, men P.m. kom løpende inn og stoppet telefoneringen, så jeg fikk bare sagt: jeg må følge med politiet. Blev så ført ut og mottatt av hirdleder Eriksen med 2 hirdmenn. Vist inn i en ventende bil og kjørt til SN's lagerhus. Efter mere snakk og fornyet protest fra W. som "ikke hadde lagernøkklene", blev formann Bendiksen hentet av hirden, og hadde desværre lagernøkklene i lommen. Lageret blev låst opp og forsamlingen stanset foran transittlagerdøren, som var låst med Store Norskes og tollens lås. Fornyte protest av W. - Hirdlederen vilde sprengne låsene, hvorpå W. igjen gjorde oppmerksom på at det å sprengne tollens lås er en overordentlig alvorlig affære for deltagerne., såvel hird som politi. Hirdlederen spurte P. om man muligens kunde sttesegl på døren. Pm. svarte, at det var ikke hans sak. Hvorpå E. spurte meg om han kunde få hyssing og lakk. Jeg gikk straks opp på kontoret, i etasjen over for å hente det. Da jeg kom ned efter kort opphold, hadde E. med brekkjern sprengt tollens lås-krampe. På lageret var 30 kasser tobakkvarer. - E. vilde ta med det hele, men hans følge innvendte, at det sent lørdag kveld vel var uråd å skaffe lastebil. Hvorefter hirden tok med seg 2 kasser sigaretter, mot kvittering, og forsvandt. Tg rapport til Hk.
- 19.10. Søndag. Tf til Hk som ikke hadde fått mine lørdagstelegrammer. Jeg antydet anmeldelse til høyere myndighet. Men dir. Jacobsen vilde forstå konf. myndighetene i Oslo. W. skulde altså ikke foreta seg mere med anmeldelse før efter eventuell beskjed fra Oslo Forsiktighet fremfor alt!

1 9 4 1 . Noteringer fortsatt.

- 20.10. Resten av tobakken blev i stilhet overført fra vårt lager til tollens eget lager. Jeg antydet likeoverfor tollstedsbestyreren, at vårt lager vistnok ikke kunde betraktes som sikkert oppbevaringssted for transittvarer. Kanskje det var bedre at varene blev overført til tollens eget lager i stillhe. Helst så jeg at jeg ikke var vidne til overføringen. Bestyreren var straks med på notene, og flytningen fandt sted uten at jeg så det.
- 22.10. "Harstad Tidende" har kunngjøring om innlevering av telt, ryggsekker, anorakker og vindbukser. Forbudt å bruke elektriske varmeovner i Harstad.
- 23.10. Br. fra Hk. om levering av eddik, flatbröd, margarin, marmelade til N.N. Salgslag og melk til Melkefabrikkens representant Andreassen. Denne aner ikke hvor han skal lagre 1000 ks. melk. Han har også fått tg fra Langaard om å fortolle SN's 30 ks. tobakk. Hk tf at søknadsskjemaer om trekk er utsendt.
- 24.10. Rek.br. fra kretsfører Olsson at "Rikshirden i Harstad efter å ha underrettet politiet lørdag 18.10 avhentet fra SN's lager 2 ks. Frisco sigaretter, som ikke var fortollet. De stedlige tollmyndigheter underrettes samtidig hermed. Det avhentede sigarettparti vil bli kontrollert i nærvær av politiet. Det nødvendige belöp til dekning av Deres påkrav ifölge faktura samt stempelavgiftene m.v. blir idag deponert i bank i Harstad, hvorfra De vil motta nærmere underretning." Ser man det. - "Folk" kunde fortelle, at det var svært mange tomme, ustemplede Frisco-esker å se lørdag kveld og søndag omkring hirdens hovedkvarter. Efter innbruddet 18.10 stillet hirden i utsikt at restbeholdningen vilde bli hentet snarest. Og
- 25.10. komganske riktig hirden ighen. W. protesterte som første gang, men da hirden igjen sprengte tollvesenets lås og segl og trengte inn på lageret, var det altså tomt til synlig overraskelse og skuffelse for innbryterne. - W. visste ingenting, men antok at det må ha været tollvesenet som har flyttet varene til et sikrere sted, sitt eget lager. Med en bemerkning om at dette skulde jeg få höre mere om, trakk hirden seg tilbake. For sikkerhets skyld overnattet jeg hos noen venner.
- 5.11. Iflg. Harstad Tidende er 6 dødsdommer eksekvert:
Karl Engen, 1911, - Sverre Rödaas, 1916, - Ernst Hekkelstrand, 1916, -
Bjarne Langseth, 1911, - Johan Olsen, 1918, - Sverre Helmersen. -
 De 5 førstnevnte kom fra Store Norske med "Isbjörn". Helmersen var fyrböter på "Isbjörn". De 3 andre som fulgte med fra Longyearbyen er ikke nevnte Sigfred Simensen, Einar Anundsen og Sverre Kristensen.

= I N M E M O R I A M =

K a r l E n g e n,	6.1.11 Askim.	beg. 28.8.40.
S v e r r e R ö d a a s,	8.4.16 Ullern	28.10.40.
E r n s t H e k k e l s t r a n d,	14.12.16 Kirkenes	"
B j a r n e L a n g s e t h,	15.6.11 Salten	28.8.40
J o h a n O l s e n,	18.4.18 Björnevatn.	9.8.40.
S v e r r e H e l m e r s e n,	"Isbjörn".	

1941. Noteringer fortsatt.

- 7.11. Bombing Oslo. Fly nedskutt ved Østbanen.
- 13.11. Se 23.10.-iltg. fra Forsyningsdeptet ber at våre varer bli r disponert samsvar disponeringsplan som telegrafisk sendt Troms Fylkesforsyning. Dette ref. for kretsforeren. Dir. J. tf. fru Foss har hatt hilsen fra sin mann, også ing. Jenssens familie, men ikke Sverdrups. Begge russeanleggene gått, vistnok ikke våre, kanskje kullageret.
- 14.11. Frk. Bertheussen, min vertinne, arrestert fordi hun rev ned tyskernes plakater på hennes hus. Skal sitte 8 dager. Kl. 13 tf tollstedsbestyrer Okkenhaug at hirden har gjort innbrudd i tollvesenets lager. Det tok dem 30 min. å komme seg inn. Politimesteren varslet, men "kunde ikke gjøre noe." En konstabel tilstede og så på uten å foreta seg noe. De resterende 28 kasser av SN's tobakk blev bortkjørt. Rapp. til Hk. 1 tg. For hirden er alting tillatt, med politiets beskyttelse.
- 15.11. Br. fra tollboden, bilagt brev fra Finans- og Tolldeptet, hvor det bl. a. heter: SNSK er efter tolloven piktig til å erlegge toll og avgifter av varene, men oppkrevingen kan foreløbig utstå i påvente av sakens videre behandling. Hirden stjeler, Store Norske betaler.
- 20.11. "Inger Johanne", Mehl, "Felix", Gjeitanger innom for resp. Oslo og Tromsø.
- 21.11. Konsul Galschiødt, Harstad, er avsatt som formann i Turisttrafikkforeningen. Exbanksjef Heimbeck innsatt isteden.
- 22.11. Vi holder på, tredje dag, med å flytte våre saker fra vårt gamle lager, som tyskerne forlanger ryddet.
- 27.11. W. fra Harstad kl. 11 til Øyfjord kl. 16. -Hotel Royal, Narvik.
- 28.11. Fra Narvik buss 7.45. Matstasjon Innhavet kl. 14-14.45, meny betasuppe kr. 2.-betalt med frimerker, som det meste på turen sydover til Mosjøen. Til Fauske sent, i regnvar. Bennett hadde ikke fått ordnet losji. Fikk leie et lite rum, hvor leieboeren, en tysk offiser var bortreist den natten. Dateren i i huset protesterte kraftig. Kraftig smell ut på kvelden.
- 29.11. Opp kl. 8.30. Det hadde været attentat på kinolokalet. Termosfrokost ved stearinlys. Losji kr. 4.-Buss gikk kl. 10.30. Merkelig nok ingen spørsmål til passasjerene anledn. nattens smell. Bussen rotete, sjåføren gretten. Til Mosjøen ca. 22. Fru Haugens hotel, 3 mann på rummet.
- 30.11. søndag. Fra Mosjøen kl. 8. Frimerker betalingsmiddel her som nordenfor, krøllete, skitne, hvordan skal det ende tilslutt? Ankom Tromdhem kl. 19.30. Ingen værelsebestilling fra Bennett. Politikanret anviste værelse hos Asmyr, Alex. Kiellands gt. 9, neståste stop på Singsakerlinjen. Delt var. med ing. Rolf Schiødt, en sommer i Longyearbyen, p.t. Vassdragsvesenet. Huset bod på dobbeltseng. Dertil sa jeg nix og sov bra på tre stoler, efter loddtrekning. Kr. 5.- incl. kaffe og 3 smørbrød til frokost.
- 1.12. Fra Trondhem 7.40, Lillehammer 17., buss til Mesnali.
- 2.12. Ankom Oslo 18.30.
- 3.12. På Hk hvor Jacobsen, Bing, Christensen, Lindquist, Brende, frk. flaaten, senere Lindholm. (Ellers Svendsen, fru Sand, Hansen, bergquist.)
- 15.12. Flyalarm Oslo. I Undergrunnen.
- 30.12. I Stavanger 11 fullbyrdede dødsdommer. Intet nytt fra Spitsbergen eller England om SNSK.

1 9 4 1 . Telegrammer fra Hovedkontoret til Grubekontoret.

- 4.2. tilbygning til sommermessen Nettet tenkes utført til sommeren.
 6.2. overveier bygge taugbane til grube 3. Gå over ledig tb.materiell.
 6.2. for 1200 mann fjorten måneder er vi blitt tildelt mel, sukker, smør nugjeldende rasjoner, men ikke kaffe.
 10.2. hvad rrenges for neste år av sten karbonitt kullkarbonitt til grube 1 Og 2 for 350 000 tonn og mest mulig oppfaring. Altså ekskl. grube 3 og Svea.
 17.4. Innsamling tomme syletøy agurkglass da nye glass uerholdelig
 28.4. Av riflepatroner kan nu skaffes 150 stk.
 31.5. telegrafer navn savnede folk "Isbjörn".
 7.6. Skibsfartsdirektoratet meddeler samtlige båter må være tilbake Nord-Norge senest 17.6.
 29.8. Tg. nr. 135:.....kan Sigrid Rugaas utbetales treshundre regning Rugaas?
 4.9. Tg.nr. 136: savner svar utbetaling Rugaas.
 6.9. Tg.nr. 137: hensyn kontroll telegrafer august kullbok.
 Og dette var siste telegram fra Hovedkontoret.-

1 9 4 1 . Telegrammer fra Grubekontoret til Hovedkontoret.

- 1.2. butikkvarer må regnes uvanlig stort da privatforsendelser fra Norge neppe vil forekomme.
 1.4. mandag 31.3 kl. 14.30 oppstod brann ST2 grube 2. Ilden oppdaget av folk ved oppholdet ST6 som merket røk og brannlukt. Stiger Rugaas og transportsjef Andor Olsen klarte komme seg ut H3S og fikk varslet driftsbestyreren. Protomannskap slukningsapparater røkmasker straks oppsendt og rednings- og slukningsarbeide igangsatt.-Stiger Stenersen ble funnet straks innenfor ST2 i H2S og arbeider Ragnvald Strand midt i ST5 og bragt ut til stigerrummet ved fjellheisen hvor verkslegen forgjeves holdt på med opplivningsforsøk over 8 timer. Samtlige øvrige klarte komme seg ut gjennom bakgeider til ST1 og OT10..Brannen oppstått ved viften ST2 men årsaken endnu ikke bragt på det rene. Viften blev sist inspisert av elektrikerformannen mandag kl. 13 det var da intet unormalt å merke. Slukningsarbeidet pågår fremdeles men vanskeliggjøres ved stor røkutvikling og sterk varme. Vi mener å ha begrenset ilden til området i ventilasjonsstollen nærmest ST2.
 3.4. methan ikke påvist. Har foretatt stenstøvspredning ytterst ST2 og ventilasjonsstoll. Montert vannpumpe og forsøker slukning med sjøvann.
 4.4. Lorentz Kaspersen og Harry Lofthus funnet bevisstløse på strosse S1 antagelig som følge av kullforgiftning. Opplivningsforsøk forgjeves.
 25.4. Grube 2 ser bedre ut. Tyske fly har været deroppe med surstoff gassmasker asbestdrakter.
 28.4. Brannen slukket. (iflg. tf til Harstad fra Hovedkontoret.)
 24.4. Ved forhyring arbeidere gis beskjed at alle størst mulig utstrekning medtar nødvendige arbeidsklær køyklar.
 26.5. -en rekke telegrammer mangler fra Grubekontoret.
 "Isbjörn" ankom iskant 25.5 begyndt brytning beregner nå Nettet torsdag 29.5.
 27.5. ("Munin" fra Harstad med 29 passasjerer bl.a. Sverdrup.)

1 9 4 1 . Telegrammer fra Grubekontoret.

- 30.5.Kl.1105: det befyrktes at "Isbjörn" er stukket av vestover da vi intet har hørt fra den siden igår avgikk herfra. Den skulde da gjøre råken bredere derefter anløpe K.linné med post samt landsette fangstmann Andersen på Forlandet og så vente på "Munin" (med Sverdrup) for å assistere denne gjennom råken. Endel folk savnes herfra og antas være gått ombord "Isbjörn". Underrett myndighetene. Likelydende telegram sendt avdelingskontoret.
- 31.5. Fremdeles intet hørt fra "Isbjörn" trots stadig anrop fra K.Linné. Skibets avreise har neppe skjedd med kapteinens billigelse så vi undersöker ved første anledning om han eventuelt andre av besetningen kan være landsatt Forlandet. At "Isbjörn" skulde stikke av herfra var helt utenkelig og har vakt voldsom forargelse her. "Isbjörn" hadde ingen forbindelse K.Linné på uttur. Den var helt lens for bunkers da den kom så vi måtte kjøre 6 hestelass kull over isen for at den skulde rekke frem til lastekaien. Fikk 94 t bunkers for at vi skulde slippe bunkring når lastingen begyndte. Thorkildsen (Dagnyen) til iskant idag Råken gjenfrosset og Larsen (Kapprino) ligger foreløbig fast.
- 1.6. Følgende 8 savnes: Einar Amundsen karl Engen Ernst Hekkelstrand Sverre Kristensen Bjarne Langseth Johan Olsen Sigfred Sørensen Sverre Rødaas.
- 4.6. Lastingen begyndte inatt. Så vanskelige som isforholdene er og må forutsettes å bli tilrådes absolutt sende "Pasvik (?) opp så snart den er ferdig.
- 6.6. Sysselmannen (Marlow) mottatt telegram fra politimesteren Tromsø at tyske myndigheter beordret "Isbjörn" dit. Vi har arrangert nødvendig bunkers mannskap sendes herfra for føre båten hit. Issituasjonen slik at vi anser det ytterst påkrevet den kommer snarest..
- 15.6. Gjør Deres ytterste få oppsendt høy så vi kan unngå nedslåttning.
- 20.7... vi fant tilslutt posten i lasterummet Dagnyen. Finner det ganske meningsløst at Harstadkontoret kunde ekspedere disse pakker i rummet hvilket vi også har underrettet Harstad om- (Tydelig tegn på nervøsitet deroppe, det er skibet som har ansvaret for plasing ombord og avlevering av medsendte varer.W.)
- 25.7. forutsetter Styret oppmerksom det er umulig opprettholde tilnærmelsesvis full produksjon og at samtlige planlagte arbeider blir sterkt forsinket. Vi får ikke noen øvede arbeidere og hver bår har med adskillig færre enn der reiser herfra. Fremdeles gjenstår over 200 på reiselisten. Anlegget har nu 100 mann for lite og i tillegg hertil kommer Sveagruben.-
- OBS. fra Harstad: Det er treg tilgang på reiselystne ansøkere og hertil kommer at arbeidskontorene i Norge er under kontroll og press av tyskerne som forsyner seg med fagarbeidere først og fremst, og flere av de lokale arbeidskontorer viser liten lyst til å samarbeide for å få folk til Svalbard. Harstad Arbeidskontor er en god unntagelse.
- | | | | |
|-------|---------|---------|---------------------------|
| 28.7 | kullbok | 4569.56 | |
| 4.8 | " | 2699.55 | |
| 11.8 | " | 1453.26 | |
| 18.8. | " | 4728.33 | Siste "kullbok" telegram. |

1941. Data fra sysselmann Marlow's rapport, London sep. 1941.

31.7. Engelsk fly over Longyearbyen. Senere på dagen større eng. flåtestyrke inn Isfjorden. Noen til Barentsburg, krysseren "Nigeria" og jageren "Tartar" til Advent Bay. Marinesoldater landsatt og tg. stasjonen straks besatt. Norsk löytnant Tamber meddelte at öya var besatt. Overrasket over ikke å finne tyske soldater. Anmodning fra admiral Vian komme ombord til konferanse, da han ikke kunde forlate skibet. Marlow's aksjon med krigsskib på Svalbard var i strid med Svalbardtraktatens art. 9. Admiralen var kommet i henhold til instruks fra eng. regjering og skulde forlate Svalbard uten yderligere å foreta seg enn å sende "Dagnyen" som var lastet med kull, til England. Sverdrup redegjorde for vanskelighetene, for kullnöd i Nord-Norge. Admiralen takket for redegjørelsen og meddelte at öya skulde militært besettes og utnevnte löytnant Tamber til militærguvernör. "Vi gikk ut fra at den militære besettelse av Sp. skulde være en effektiv besttelse, som i tilfelle kunde beskytte oss. I steden blev det satt iland en löytnant (Tamber) og en marinesoldat med hver sin revolver... Den ene uke gikk efter den andre uten at noe skjedde, og man intet hörde hvad der videre vilde bli foretatt. Telegrafene blev kontrollert av lt. Tamber og telegrammene blev forfalsket. Tre båter, Ingerto, Munin og Nandi som kom efter at den eng. flåte var gått, blev lastet og blev liggende, skjönt deres avgang var blitt rapportert til Norge av Tamber. Kullproduksjonen som p.g.a. folkenes oppskakede sindsstemning sank til et minimum, blev telegrafert til Norge som normal...

Et tysk fly blev 3.8 observert ved K. Linné. Dette fly gikk også over Longyearbyen og derfra ut igjen over Revnesset i nordlig retning... Hver manns tanke i denne tid var konsentrert om hvem kommer först, t. eller e.? Den 18.8 da stillingen blev mer og mer utålelig, bestemte T. seg til å sende en fiskebåt "Agnes" til Island med kurerpost...

Först 25.8 blev der meldt en större eng. flåtestyrke på vei inn Isfjorden. - Major Pran, stabssjef hos general Fleischer, gikk iland i Lb. og kunngjorde at Sp. skulde evakueres og leverte meg en skr. herom til oppslag. Likeså leberte Pran meg en skr. datert Lb. 25.8 og undertegnet av A.R. Pran, distriktskommandosjef på Svalbard, ang. militære operasjoner på Sv. og evakuering av alle nordmenn og russere fra Sv., samt ang. ödeleggelse av kullagrene og grubene for å hindre fienden i å utnytte kullene på Sv. Noen skr. herom fra Den norske regjering til meg forelå imidlertid ikke...

Sammen med Pran blev jeg anmodet om å komme ombord i krysseren "Nigeria", admiral Vian's flagskib for konf. Der traff jeg sammen med den kanadiske general Potts som skulde forestå ödeleggesarbeidet... Jeg fremholdt at man måtte konferere med Store Norskes direktör Sverdrup... Potts gikk tilslutt med på dette.. Den 26.8 blev det holdt möte hos sysselmannen hvor Potts, hans tekniske rådgivere, major Pran, direktör Sverdrup, driftsbestyrer Boger og sysselmannen var tilstede... Sverdrup ftemla skr. av 26.8 med forslag til ödeleggelser som vilde være tilstrekkelige til å hindre fienden i å nyttiggjøre seg anleggene... Det blev gitt tillatelse til at et mindre antall menn kunde bli igjen som vaktmannskap, men p.g.a. en henvendelse fra Arbeiderforeningen som ikke önsket det, blev det bestemt, at alle skulde evakueres... Den 2.9 kom "Empress of Canada" tilbake fra Arkangelisk hvortil russerne var blit sendt. Jeg blev anmodet om å gå ombord i "Nigeria" som förte oss ut til "E." i Grönfjorden. Barentsburg stod i flammer, likeså Grumant. Den 3.9 lettet "E." kl. 22,30 og gikk vestover eskortert av krigsskibene. Tre mindre båter, "Polaric", "Strömsnes" og "Svalbard" gikk i convoy for seg selv, "Isbjörn" gikk alene. Disse båter gikk til Island.-

1941. Data fra evakueringen av Longyearbyen. I tillegg til
sysselmann Marlow's rapport av sept. 41.

- 31.7.kl.15.30 eng. fly over Lb. Kl. 17.39 kom eng. destroyers "Tartar" og krysser "Nigeria", kl.20 også polsk destroyers.
Major Geoffrey iland, vilde stoppe telegrafene, men Sverdrup fikk ham til å la tg gå som vanlig, og eventuelt stoppe uvanlige telegrammer. Soldater iland med major G. plus lt. Tamber. Admiral Vian, "Nigeria", utnevnte Tamber til midlertidig militærguvernør. Tambers "army" var 1-en-mann.
- 4.8.Tyske fly over Lb.
- 18.8.sendte Tamber m/s "Agnes" til Island med rapport.Tg var da demolert. roviantelegram etc. sendt, fiktive, og båttelegrammer "som vanlig".
- 25.8.Kl. 4½ eng. fly. Kl 10 jager med major Pran som regjeringsutsendt distriktskommandosjef. Landsatt 60/70 offiserer og soldater, endel norske, men mest kanadiere. Sjef kanadisk brigader Potts. Admiral Vian igjen. Alle skulde evakueres, alt skulde ødelegges, så ikke tyskerne fikk nytte av noget. Russerne skal ombord i "Empress of Canada" til Arkangelsk. Skibet returnerer så efter de norske.- 2.9 var "E." i Grönfjorden hvortil alle overført med mindre skib. Hver mann fikk ta med max 1 kubm. Der var ca 130 000 tonn kull på lageret.
- 29.8. Krysser "Aurora" med fangstfolk fra nord plus Kings-Bay-folk.
- 30.8. "Massemöte" i Lb.: ingen måtte bli igjen, ikke engang 20 eller 16 mann som foreslått for vedlikehold. "De som ikke var blitt igjen kunde kanskje sies å ha reist frivillig, og da kunde deres familier bli forulempet."
- 31.8. Minne- og avskjedsgudstjeneste i kirken. Kaptein Agnew på "Aurora" leste dagens tekst på engelsk
- 1.9. Dyrene slaktet, unntatt hestene. Sverdrup og Roll Lund forsøkte å fly til Sveagruben, men måtte snu for tåke. Barentsburg og Grumant i brann.
- 2.9.Kl 8-21 avreise ombord jager H36 og "Aurora" til "Empress of Canada" i Green Harbour.
- 3.9.Sverdrup og Deinboll siste tur i Sverdrupbyen. Hestene skutt. Kl.1030 reiste Sverdrup til Green Harbour. Kullageret i flammer, antendt kl.4, og kl. 21 lettet "Empress of Canada".

Oversikt. Anlegget på Nesset ødelagt, taugbanen ditto, kraftstasjonen sterkt skadet. Endel grubemaskiner skadet. Endel bebyggelse skadet. Lagrene i uorden, innbrudd? Husdyrene slaktet. Dammen ved Sverdrupbyen skadet. Båtmateriellet ditto. Alle evakuert, på 1 mann nær, Andreas Halvorsen, som hadde fått stukket seg bort.

I N M E M O R I A M .

14 mai 1942.

De som omkom ved tyskernes bombing i Grönfjorden av

"Isbjörn" og "Selis".

Sverdrup, Einar, oberstlöytnant f. 18.12.1895

Lund, John Bersvend, sersjant 16. 9.1881

Nesvold, Ole, sersjant 28. 9.1909

Nilsen, Erik Mikal, kvartermester 24. 3.1893

Tögersen, Birger K.J., kvartermester 25. 7.1898

Rönnestad, Johannes 24.12.1890

Nymo, Ole Larsen 21. 6. 1897

Böen, Ingvald Elias 31. 8.1903

Johannessen, Villiam Charles 6.11. 1904

Björnsvik, Arnold Conradi 7. 5. 1909

Andersen, Thore 17. 7.1914

Lund, Olav - sönn av John Lund 17. 9. 1919

Höiland, Sigvald Kristian 9. 2. 1923

Syvertsen, Odd 26. 8.1921

Godfrey, D., brit. oberstlöytnant.-

Om Evakueringen fra Longyearbyen 1942.

Det var lite sikkert man visste om evakueringen, utenom radio-melding fra London, at befolkningen på Svalbard var evakuert til England. Man gikk ut fra at alle var tatt med.

Inntil 5.1 1942, ved slutten av kontortiden på hovedkontoret. Da anmeldte kontorgutten, at en mann som så litt usedvanlig ut, ønsket å tale med overingeniøren. Kontorpersonalet ellers var gått. Mannen kom inn, og det viste seg å være Andreas Halvorsen, grubearbeider, som jeg gikk ut fra var i England, som "de andre".

Han fortalte, at han var under tysk arrest i Oslo, men hadde fått anledning til å komme unna vakten noen minutter (på en luftetur), og så vilde han gjerne hilse på meg, som han jo kjendte fra Harstad og Longyearbyen. Vi var "godt kjendte" etter mange samtaler deroppe. Han var en usedvanlig stø kar, som "helligholdt" sabatten, og derfor hadde fått å beide som grubereparatør på søndagsskift. Han var ikke "Syvende dags adventist", og sa, at han ikke tilhørte nogen spesialsekt. Bare holdt seg til Bibelens absolutte autoritet. Var sikker på at Bibelen hadde svar på alle spørsmål, også om fremtiden, bare man forstod å lese den rett. Altid i godt humør. Han hadde i flere sommersesonger tatt fri fra Spitsbergen for å ferde omkring i Finnmark på egen hånd, på gullvasking, om det faldt seg slik. Stor, kraftig kar. Røykte vistnok ikke. Drakk ikke, men var ikke avholdsmann, så han hentet sin brennevinsflaske, som de andre hver måned. Men han satte den tilside, og kunde ta seg en dram, når han syntes han behövde det. Men oftest gik nok drammen til en svare tørstende kamerat.

Nu var det meningen at tyskerne vilde ha ham til å si noe i radio. Det var derfor han var kommet til Oslo. Det var utsikt til at skulde slipp fri når han hadde "opptrådt". Han leverte meg en redegjørelse på flere ark, datert 18. desember 1941, adressert: Herr ing. Westby, Oslo. Og forsvandt i en fart, for at ikke "feldwebelen" skulde bli utålmodig. Men han skulde komme tilbake så snart han bare kunde. Men opptegnelsene måtte jeg love å holde helt konfidentielle foreløpig, til han sa fra. Det kunde ellers bli temmelig ubehagelig for ham. Han kom tilbake 12.1 med flere opplysninger. Jeg skrev 14.1.42 et resume, som dir. H. Jacobsen fikk et eksemplar av, konfidentielt. Dette resume gjengis her, noe forkortet:

"Der var to engelske ekspedisjoner i Longyearbyen. Den første kom på den tid da "Dagnyen" var lastet og skulde gå. (31.7 med 32 passasjerer). Skibet blev stoppet og ankret i Advent Bay. Passasjerene kom på land igjen, i hvert fall hadde A.H. sett Hjertøy jr. Ikke få andre, kanskje især misfornøyde elementer kom seg ombord isteden, så den telegrafererte passasjerliste er neppe korrekt. - Det kom ikke mange (eng.) skib, kanskje 4-5, denne første gang, og efter 2-3 dages opphold gikk de igjen (med "Dagnyen") etter å ha innsatt en offiser og en menig til kontroll av byen, særlig radiostasjonen og havnen. Formodentlig var det krigsskib i nærheten. Det var endel ugreie og skoft med det samme skibene kom, men det blev snart ro og orden igjen, da det blev meddelt at driften skulde fortsette som før, med den forskjell at produksjonen skulde sendes til Island.

Efterhånden kom "Mnin", "Nandi" og "Ingerto", blev lastet og ankret opp. Grubekontoret telegrafererte avgangsdate og passasjerantall. Men skibene blev rolig liggende i Advent Bay. Ingen særlige foranstaltninger blev truffet ellers ved det første besøk.

I slutten av august kom engelskmennene tilbake, denne gang med en større styrke, kanskje 9-10 skib: 1 krysser, 3 jagere, 2-3 trålere og adre småfartøyer, 2-3 skøyter samt 25 000 tonneren "Empress of Canada". Denne tok nu først russerne og gikk til Russland.

..Det var tale om at 20-30 mann skulde bli tilbake og holde anlegget i orden. Men et massemøte av arbeiderne besluttet at alle uten unntagelse skulde reise. Alle hadde nedlagt arbeidet, men på opfordring meldte det seg mange nok til å foreta oprydning i gruben og sette alt istand til driftsstans. I grube 1 blev grubemaskinene samlet i T2, mens ammunisjonen blev lagret i T1. I grube 2 var bl. a. lokomotivene samlet nær OT6 i og ved hovedstollen.

I denne tid blev befolkningen i Sveagruben og Kingsbay og alle fangstfolk og andre samlet i Advent Bay. Avreisen var bestemt til 2.9.-

Enhver skulde få ta med seg 1 kub. meter bagasje. Resten skulde noteres, pakkes og henstå på rummene. Kort før avreisen kom der oppslag om at alle menn inntil 55 år skulde melde/ seg til norsk militærtjeneste.

A.H. som er antimilitarist av overbevisning besluttet da å stikke seg vekk, hvilket lyktes, mens alle de andre reiste. Via bl. a. grube 2 kom han seg opp gjennom Adventdalen til Sassen og om Revnesset tilbake til Longyearbyen den 8.9. Da var der ingen i Longyearbyen. Der var et svare rot. Mange dører og vinduer var åpne og slang i vinden, skuffer og skap og kommoder var mange steds oppbrukket og innholdet strødd utover. To hestekadavre lå på oppsiden av sykehuset, andre spredt i terrenget. Grisene lå i en haug utenfor fjøset. Hunder og kuer var ikke å se, så de er kanskje tatt med.

Ingen hus var ødelagt. Størsteparten av telegrafapparatene var tatt med. I kraftstasjonen var endel viktige ting fjernet, endel taugbanebukk-ker stod på halvtov og jerntårnene lå overende. Proviantlagrene for det meste bortført, dog vistnok endel kastet på sjøen, kjøtttønner lå og flöt. Kullhaugen på Nesset var i brann, med flammer på et par meter, iblandt såes et større blaff som av eksplosjoner inne i haugen, hvorefter frisk varme. Kullkranen var kjørt lengst ut mot sjøen og står antagelig i sikkerhet for varmen. Lastetårnet var intakt, ialfall foreløbig. Treoppbygningene langs kullageret var ikke brendt, men nå vel regnes å gå tapt. Husene på Nesset ikke skadet.

I Sverdrupbyen var det ikke rumstert i samme utstrekning som i Longyearbyen. Motorbåten "Barden" lå tilsynelatende uskadt og motoren i orden. Fra stentippen OT13 hadde A.H. om morgenen fre. 5.9 sett et fly som kretset over havneområdet. Senere opplyst å ha været tysk. Antagelig satte dette fly fart i de sist gjenværende tropper. Den 11.9 var det atter fly over byen, og da blev antagelig A.H. sett. Med noen dages mellomrum var det flybesøk igjen, og den 25.9 gik de ned. De hadde utsett seg flyplass oppe i Adventdalen, omtrent ut for dal 2-3. I den derværende hytte hadde de innrettet seg messe for flyverne.

A.H. hadde i mellomtiden best mulig spikret igjen løse dører og vinduer. Han var ikke sikker på om det var gjort noe for å hindre vann i å komme inn i grubene. Han tenkte å få sprengt en grøft ved grube 1, men fikk ikke anledning. Han blev tatt av tyskerne 25.9 og sendt til Norge med fly 30.9. Til Banak, det tok 5 timer. Mere hurtiggående fly gjorde turen på 3 timer."

Efter en tids ophold i Banak var A.H. med på nok en tur til Sp. en ukas tid. Hadde været på forhør i Kirkenes, senere i Tromsø, derefter til Oslo. Han hadde der en optreden (interview) i radio, og blev så dimitert.

skulle vi kunne se, og det var et temmelig almin-
felle. Dette gjør tilbørlig kullens mindre
... for vedlags. Lager nylig i svensk
... Sveagruben.

... 1924/25:

... 6.45 t i gr. 2.

... 4.57

Fra Styrets årsberetning 1933/34: "Den mellem Nya Svenska Stenkols-aktiebolaget Spetsbergen og Store Norske opprettede kjøpekontrakt av 11/11-33 blev godkjendt av Store Norskes representantskap 11/4-34 og på ekstraordinær generalforsamling 5/6-34."

Direktør Sverdrup skrev til orientering for avgjørelsen en utredning om Braganzafeltet, datert 28/2-1934, og vi hitsetter endel data:

"Tas alle forhold i betraktning, såsom kullkvalitet, gangmektighet, kullkvantum, beliggenhet, havneforhold, isforhold, lagringsmuligheter o.s.v. turde rangordningen mellem de forskjellige felter på Spitsbergen være:

	Eier	Areal kv.km.	Distrikt
Adventfeltet	Store Norske	268,3	Isfjorden
Braganzafeltet	Svensk	690	Lågfjorden
(Grönfjordsfeltet	Store Norske	368,3	Isfjorden
Bamtsburg	Russisk	56,3	"

...Ved anvendelse av hensiktsmessige isbrytere er Braganzafeltet antagelig det felt på Spitsbergen som byr de beste betingelser for igangsettelse av en stordrift....

Braganzafeltet har tilnærmelsesvis følgende grenser:

vest	16° 20'	östlig lengde
öst	17 30	" "
nord	78 3	nord bredde
syd	77 43	" "

Undersøkelser blev igangsatt på feltet i 1910 og samme år blev der i Stockholm dannet et selskap for kullutvinning. Denne begyndt i 1917... Der var kontinuerlig drift fra 1917 til våren 1924 da driften måtte innstilles som følge av en grubebrann.

Produksjon etc stiller seg som følger:

År	Produksjon	Antall overvintreere	Selvkostende excl. avsk.	Oppnådd pris
1917/18	3 500 t	54	kr.	
18/19	22 833	130		
19/20	27 098	144	115,28	kr. 121,-
20/21	51 741	201	129,35	162,50
21/22	54 457	168	64,54	36,61
22/23	80 706	191	37,62	28,73
23/24	98 260	204	30,62	26,60
24/25	116 007	216	23,62	23-64

Analysar: gjennemsnitt av 3:

fl. best. deler	vann	aske	eff. br. verdi
30.9%	4.7	8.7	6990 cal. 6990

Til sammenl.

Store Norske	38.53	1.26	6.31	7682 "
--------------	-------	------	------	--------

Askens smeltepunkt er forholdsvis lav, ca 1200 gr. et temmelig almindelig fenomen for Spitsbergenkull. Dette gjør tildels kullene mindre tjenlige for kullpulverfyring.... Efter opplysninger nylig i svensk presse har svenskene nedlagt ca. 10 mill. kroner i Sveagruben.

Fløtsen er oppgitt til 2 -3 m. Produksjonen pr. mann og dag i 1924/25:

kullastere 70% av belegget	4,87 t i gr. 1.	6,48 t i gr. 2.
samtlig arbeid i gr.	3,48	4,57

Produksjon pr. mann/dag og mann/år:

Svea 24/25:	2.7 t	750 t
Store Norske 32/33	2.3	655
England 31/32	1.1	266
Polen "	1.37	350.

...Idag kan der muligens skaffes et naturlig marked i Norge for ca. 400 000 t i løpet av de fem sommermånedene...Selv dette er et ganske stort kvantum. Det er ikke lenge siden der var vanskelig å omsette halvparten av nevnte tonnasje. Regner vi imidlertid med 400 000 t årlig, produserer nu Store Norske 250 000 a 300 000 t hø. Der skulde følgelig være mulighet for en utvidelse med 100 a 150 000 t. ...Kapasiteten i Grube 2 er ca. 250 000 t pr. år. Der er intet i veien for å øke denne produksjon adskillig, men med en rasjonell utnyttelse av denne del av feltet for øye vil en større beskatning ikke være forsvarlig.

Hvad Grönfjordfeltet angår er kullene der med det ikke særlig inngående kjennskap vi har til dem, ganske gode om de ikke kan måle seg med kullene fra Adventfeltet...Selv om forholdene i meget ligger vel til rette for en utbygning av Grönfjordfeltet vil det neppe nu være tilrådelig å foreslå en sådan. Selv støttet til en fuldt utbygget administrasjon og en grube som leverer 250 000 t årlig, tror jeg ikke det er regningsvarende. Det er m.a.o. ikke rimelig at Store Norske alle forhold tatt i betraktning for nærværende kan levere de 100 a 150 000 t som det skulde være marked for....

Såvidt jeg kan forstå er Sveagruben det eneste sted hvor man idag kan igangsettes en sådan produksjon og få denne drift til å bære seg alt under forutsetning av at Sveagruben drives i forbindelse med Store Norskes nuværende anlegg. Det behøves ingen nærmere forklaring av hvad man herved språr i administrasjonsomkostninger etc....

i/

Av Sveagrubens historie, brev fra A. Hoel til statsråd Robertson, 28/7-1926:

I 1910 tok en svensk ekspedisjon, utsendt av endel interesserte firmaer i Sverige, i besiddelse 3 felter ved Isfjorden og et ved Braganza Bay. I 1911 dannedes A/B Isfjorden-Bellsund for overtagelse av disse felter. Men selskapet hadde ikke nok kapital til påbegyndelse av drift. I 1916 dannedes så med det formål å påbegynde drift, A/B Spetsbergens Svenska Kolfält med en aksjekapital sv.kr. 2,500 000.--. I 1917 blev aksjekapitalen forøket med sv.kr. 2 500 000.-- I 1921 gikk den svenske Stat inn som aksjonær og selskapet rekonstruertes under navn av Svenska Stenkolsaktiebolaget Spetsbergen. En brann i en lok.stall medførte nedleggelse av driften høsten 1925....

Det svenske selskap er også villig til å selge på betingelse av at brannen er slukket eller om man måtte ønske det med et betydelig nedslag i prisen for det tilfelle at det skulde vise seg å brenne fremdeles.

Braganza-feltet har en veldig kullreserve,, flere 100 mill tonn.

...Den pris som har været forlangt, er sv. kr. 1 million. Denne pris må for de verdier det her gjelder betegnes som en ren spottpris.... Da den norske stat nylig har sikret seg endel av et engelsk selskaps rettigheter for ca. 1 mill kroner, vil det være urimelig om man ikke ofret samme beløp nu for å erverve for landet et av Svalbards aller verdifulleste kullfelter...

SVEAGRUVAN.

Produksjon og priser 1918 - 1925, da svenskene inntillet driften, etteroppstått brann i gruben.

År	Produksjon	Selvkost*	Middelpris CIF pr. skibet t.
1918	4 000		
1919	20 000	115,25	121.-
1920	38 000	129,35	162,50
1921	38 000	64,54	36,61
1922	72 000	37,13	28,73
1923	85 000	30,58	26,60
1924	101 179	23,68	23,66
1925	80 258	20,74	19,02.

* excl. avskrivninger.

SVEAGRUBEN.

~~Produksjon~~ Skibning.

1947 40 175 t

48 76 281

49 79 088 hvorefter skibningen opphört.

Skibningen på 34 skibninger 137 dager.

Åpent farvann til Hotellnesset.
Skibningssesongens varighet.

År	fra	til	antall dager.
1907	18 juni	1 oktober, incl.	106
08	13	1	111
09	30	1	94
10	19	1	105
11	29	5	99
12	1 juli	6	98
13	1	1	93
14	1	7	99
15	13 aug	1	50
16	1 juli	13	105
17	21	2	74
18	1 juni	1	123
19	10	1	114
20	24 mai	11	141
21	1	11	164
22	27	7	134
23	9	9	154
24	22 apr	15	176
25	21 mai	27	159
26	25	17 nov.	177
27	13 juni	28 okt.	137
28	2	20	141
29	8 juli	13 aug.	80
	28 aug	5 okt.	155
30	20 mai	21	149
31	23	18	161
32	18	25	179
33	4	29	183
34	2	31	170
35	16	1 nov.	166
36	17	29 okt.	188
37	3	6 nov.	186
38	1	2	203
39	29 apr.	17	193
40	2 mai	10	

4667 dager

Gjennemsn. på 34 sesonger 137 dager.

Den forberedende ekspedisjon 1916.

Det norske Spitsbergensyndikat overtok Arctic Coal Co.s anlegg på Spitsbergen sommeren 1916. Om anleggets tilstand visste man ikke meget. Arctic Coal hadde innstillet driften høsten 1915. Arbeidsstyrken var hjemsendt. Der skulde forefinnes en uskibet lagerbeholdning av kull på ca. 20 000 tonn. Der var efterlatt et vaktmannskap på 3 mann. Der var ikke radioforbindelse med Advent Bay, d.v.s. ACC.s radiostasjon var ikke i drift.

Det var hensikten såsnart kjøpet av Spitsbergen-anleggene var bragt formelt i orden å sende en større arbeidsstokk ditopp for å begynne produksjon og skibning. Men for å spare tid blev det besluttet å først sende en mindre styrke med følgende program:

Gjennemgå alle anleggets avdelinger, såvidt mulig sette gruben, beboelseshusene, messer, taugbanen og skibningsanlegget i driftsmessig stand. Sette opp bestillingslister for komplettering og telegraferere disse, så hovedekspedisjonen kunde få med det nødvendige.

Denne såkaldte forberedende ekspedisjon blev stillet under ledelse av ingeniør Sigurd Westby, med vidtgående fullmakt.

I Tromsø blev det hyret 19 mann, hvorav endel av ACC.s tidligere formenn. Ekspedisjonen medbragte proviant for 1 måned, idet hovedekspedisjonen under direktør Bays ledelse var planlagt å avgå 3-4 uker efter den forberedende ekspedisjons start. Videre endel verktøy og materialer. Man visste nemlig intet om proviantbeholdningen på Spitsbergen eller om det fantes tilstrekkelig verktøy og materialer.

Til overførselen til Spitsberfen blev plass leiet ombord på Statens postskøyte "Pelikanen" som bl.a. skulde bringe post til Statens radiostasjon i Green Harbour. Det blev avtalt at skøyten skulde fortsette inn til Advent Bay om isforholdene tillot det.

"Pelikanen" reiste fra Tromsø 17/6, anløp Björnøya og fortsatte nordover. Efter endel isvanskeligheter utenfor vestkysten kon fartøyet til Kapp Heer ved Green Harbour, men her blev det stanset av fastis den 25/6. De medbragte saker blev losset iland på K.Heer og foreløbig lagret i den derværende gamle under tilsyn av en mindre marsjdyktig mann fra ekspedisjonen, mens de øvrige med størst mulig oppakning drog videre over land til Coles Bay, over isen på Coles Bay og deretter innover land til Longyear City, hvor ACC.s vaktmannskaper stillet seg til disposisjon.-

Efter gjennomgåelse av anleggene blev følgende arbeider utført: beboelseshus og messer rengjort og reparert, gruben åpnet og ventilert, spor opprettet, kraft-, lys- og signalledninger ettersett. Grubemaskiner og grubevogner ettersett og reparert. Vogntipp reparert. Gruben klargjort til drift. Taugbanen ettersett, et par bukker opprettet. Taugbanen klargjort til drift. For lasteanlegget blev en dampskuffel (Brown-Hoist) overhaldt og klargjort. Lastevogner, bremsebane, lastespor og tipp klargjort. Kraftstasjonen gjennomgått, dampkiel klargjort, dampledninger til lasteheisen oppsatt. Lasteheisen klargjort. Dampmaskinene var høsten i forveien delvis demontert og "opplagt", likeså tilhørende dampledninger. For denne del av kraftstasjonen blev nødvendige reservedeler bestilt, således at kraftelevering skulde kunne komme istand snarest efter hovedekspedisjonens ankomst. Motorbåt reparert og sjøsatt og blev brukt til å sende telegrammer til radiostasjonen i Green Harbour da isen efter ca. 14 dager var gått opp, og til å hente forrådene fra K.Heer.

Da hovedekspedisjonen kom til Advent Bay 17/7 var anlegget klart til straks å påbegynne lastning fra lager. Den forberedende ekspedisjon hadde gjennomført sin oppgave og herunder ikke hatt nevneverdig uheld. Sundhetstilstanden ypperlig.

Oslo, 26 oktober 1943.

Sigurd Westby.

Ad Svalbard februar 1944.

Efter de beretninger som dagspressen og den illustrerte presse (Munin, Adler) har inneholdt om et tysk militært angrep på Svalbard i september 1943 synes det å fremgå at Store Horskens anlegg i Longyearbyen er ødelagt. I hvilken grad ødeleggelsene er skjedd fortelles ikke nøyaktig, men "Deutsche Zeitung"s artikkel "Spitzbergen antwortet nicht mehr" regner opp omtrent alt som finnes ved et grubeanlegg som "vernichtet" i Longyearbyen. Sverdrupbyen nevnes ikke særskilt, men et par av bildene i "Munin" og "Adler" viser soldater på vei innover mot Sverdrupbyen, så det kan vel tenkes at begge steder har litt samme skjebne. Om anleggene i Sveagruben forlyder intet. Sveagruben ligger såvidt langt inne i landet at man muligens kan retne med at dette sted har været forskånet for fiendtlig ødeleggelsesbesøk.

"Deutsche Zeitung" nevner i sin oppregning av ødelagte objekter i Longyearbyen også "Grubenstellen". Hva som her menes med dette er usikkert. Hvis f.eks. grubeåpningene er blitt sprengt og derved fjellet raset sammen, så adgangen til grubene er blokkert, så er det i og for seg ikke så altfor ille. Det kan sandsynligvis forholdsvis lett ryddes opp og forbygges igjen. Men har sprengningen også resultert i brann ved grubeåpningene, hvilket desverre er lett tenkelig, er saken meget alvorligere. Der er meget treverk ved inngangene til grube 2, ved H2N og ved nye grube 1. En brann kan befryktes å bre seg til kullfløtsen og kan om den ikke begrenses itide sette seg så fast, at det blir meget vanskelig og meget kostbart å stanse den.

Ved englendernes besøk på Svalbard i september 1941 blev kullageret på Hotellnesset satt i brann. Dermed må man regne med at conveyor 1 og 2, som går langs kullageret, vekthuset, transformatorhuset, lastetårnet med conveyors og taugbanens endestasjon vilde gå med i ødeleggelsen. Selve lastebroen var ifølge meddelelse fra et øyenvitne kjørt så langt ut til siden for kullageret, at den skulde være i sikkerhet for skade fra kullbrannen.

På et av bildene i "Munin" kan det imidlertid se ut som at lastetårnet fremdeles eksisterte i september 1943 ved tyskernes besøk.

Gjenopptagelse av kullproduksjonen.

Hele arbeidsstyret på Svalbard, ja hele befolkningen ved de norske anlegg blev, som bekjent, i september 1941 evakuert, antagelig til England. Det er vel sandsynlig, at Grubekontoret, som formodes retablert, på grunnlag av det som for dette var kjent om anleggenes tilstand ved avreisen, har kunnet utarbeide detaljerte planer for gjenopptagelse av driften. Noget som Hovedkontoret ikke har hatt noe grunnlag for å kunne gjøre.

Efter det tyske raid september 1943 er situasjonen blitt anderledes. Nu har neppe heller Grubekontoret sikkert kjennskap til sakenes tilstand, medmindre det da har været et senere britisk besøk på Svalbard.

Man må vel nu måtte gå ut fra at iallfall Longyearbyens anlegg er totalt ødelagt, Sverdrupbyens anlegg sannsynligvis ødelagt, mens Sveagruben sandsynligvis ikke har fått annen medfart enn av tidens tann, hvilket kan være ille nok efter - til våren - tre vintre uten tilsyn og vedlikehold.

M.H.T. grubene kan det bemerkes at selv om der ikke er forvoldt noen skade ved sprengning eller brann, er det ikke usandsynlig, at der kan være kommet vann i betraktelege mengder inn i grube 2 og grube 1 under snøsmeltperiodene. Dette vann er så frosset inne i grubene, og vil forårsake adskillig bryderi når driften skal gjenopptas, idet stoller og tverslag m.m. kan være nediset på lange strekninger.

Dersom det har vært britisk, alliert, vaktstyrke på Svalbard fra 1942 til 1943, og dette synes ikke usandsynlig efter meddelelsene

1942 til 1943, og det synes ikke usandsynlig efter meddelelsene om det tyske raid i september 1943, har det muligens været folk fra Store Norske med i vaktstyrken, og da er sikkert de nødvendige drænings- og sikringsarbejder utført, så ytterligere vanntilsig er forhindret for grube 1's vedkommende. For grube 2 er forholdet anderledes idet det der er vanskeligere å få etablert varig drenering.

For gjenopptagelse av driften er vel det som ført og fremst må gjøres å bringe på det rene hvorledes tilstanden er - i Longyearbyen, Sverdrupbyen og Sveagruben. Til dette formål bør der sendes en liten ekspedisjon, f.eks. en ingeniør, en stiger med 3 arbeidere og 1 kokk. Til ekspedisjonen leies et ishavsfartøy, eller i mangel av et sådant en større skjøyte, som, hvis reisen foretas tidlig på sommeren, må forsynes med baugjern. Proviant for 2 måneder, endel redskap, som spader, spett, hakker, sprengstoff. Fartøyet brukes som losjiskib. Fartøyet's mannskap bør også være til disposisjon for arbeid på land. Ekspedisjonen bør gå nordover så snart krigssituasjonen tillater det, men kan ikke i noe tilfelle skaffe sikker rede på sakenes tilstand før sneen er nogenlunde borte, m.a.o. tidligst i mai måned. (En foreløbig oversikt kan selvsagt oppnås også tidligere, men da får man kanskje bare besvart spørsmålet om ødeleggelse total eller ikke, noget som man vel kan få opplyst på annen måte uten utsendelse av noen ekspedisjon.)

En ekspedisjon i mai må være forberedt på at fartøyet ikke kan komme helt frem til Adventfjorden, ider fjordisen fremdeles kan ligge ubrutt på Isfjorden. Deltagerne må derfor medbringe ski, teltutstyr, soveposer m.v. og en lett slede, så man kan komme seg frem over isen, gjøre sine iakttagelser, og vende tilbake til fartøyet, som venter ved iskant. Det er naturligvis mulig, at husene i Moskushavn står, så man kan få husly der. Muligens kan hytten ved Isdammen brukes. Lignende betraktninger gjelder Sveagruben.

Det spørsmål kan melde seg for Longyearbyens vedkommende, om byen, d.v.s. de bygninger som er nødvendige for fortsatt drift i Grube 2-området, bør gjenoppbygges på samme sted som før. Det er meget som taler for at beboelseshusene m.v. bør ligge nærmere H2N, idet produksjonen fra Grube 2-distriktet i lange tider vil måtte passere grubetippen her. Dette vil igjen medføre at vei, muligens skinnebane må bygges innover dalen, likeså fjellheis til H2N (tidsbesparende for transport av folk og materialer i gruben.)

Når ekspedisjonens rapport foreligger, kan Styret ta standpunkt til spørsmålet om arbeidets eventuelle igangsettelse.

Foreløbig vil Hovedkontoret kunne utarbeide planer i store trekk for det arbeid som først skal gjøres, efter flere alternativer, efter forskjellige forutsetninger:

1. Anleggene i Longyearbyen er ødelagt, medens Sverdrupbyen er uskadt.
2. Både Longyearbyen og Sverdrupbyen er ødelagt.
3. Ødeleggelsen er ikke total, men der gjenstår endel hus, som f.eks. kan brukes til innkvartering av en arbeidsstokk.
4. Hvis der er brann i en eller begge gruber, blir brannbekjempelsen den forløbig viktigste post på programmet. Surstoffmasker bør være til disposisjon ved kontrollundersøkelsen i grubene.
5. Sveagruben er ødelagt.
6. Sveagruben er intakt. Da kan arbeidet legges an på snarest å få denne i produksjonsklar stand. Det største problem blir kanskje å skaffe arbeidsstokk, for den i 1941 evakuerte styrke igjen kan være helt eller delvis til disposisjon.

M.h.t. arbeiderspørsmålet vil det neppe være særlig vanskelig for det almindelige opprydningsarbeide eller nyanleggsarbeide, til dette trenges jo ikke særlig Spitsbergenvante folk, men for arbeidet i grubene er det ønskelig, ja kanskje nødvendig å få en grunnstamme av øvete folk.

av övete folk.

Det blev i løpet av de siste par år til Spitsbergen engagert forholdvis svært mange nye arbeidere, d.v.s. at der hjemme i Norge finnes mange grubearbeidere, som har lang praksis hos os. Endel av disse kan man forhåpentlig få til å reise nordover igjen. Formenn er det værre med, når det gjelder gruben, men vi har kontakt med noen få som temmelih sikkert vil være med igjen den første tid.

Kraftbehov Longyearbyen.

Spørsmålet om kraft vil først og fremst melde seg for grubene, særlig for transportens, fjellheisens, vedkommende, samt for verkstedet. Men da det jo er helt på det uvisse, om fjellheismaskineriet kan brukes eller repareres, og hvilke motorer og transformatorer i gruben eller utenfor kan brukes, om det da finnes noen, anbefales det at man foreløbig innskrenker seg til å anskaffe en mindre motorheis til bruk den første tid efter inspeksjonen. - Man har innhentet pristilbud for et Dieselmotoraggregat på 230 hk (generator 230 volt). Denne størrelse vilde forsvåvidt være tilstrekkelig for grube, verksted og anlegg i den første tid inntil kraftstasjonen kan etableres påny. (For drift av lastemaskineriet på Hotellnesset er den utilstrekkelig.) Prisen er oppgitt til sv.kr. 48 000,- fritt på jernbanevogn i Stockholm. Hertil kommer ~~ansaffelse~~ da reservedeler for ca. kr. 3000.-, frakt, assurance, montering i (antagelig) ny bygning, nytt apparatutstyr m.m. og ikke minst oljetanker for lagring av olje for en vintersesong. Tankkapasiteten var det smått med tidligere, og nye tanker kan det bli vanskelig å få med det første.

Det kan ikke bli tale om noen større arbeidsstyrke for gruben den første tid, og altså heller ikke noe større kraftbehov, - først må anleggene i dagen bringes i orden, samtidig med opprydning i gruben og klargjøring til drift, hvilket alt vil ta adskillig tid.

For Hotellnessets vedkommende vil det foreløbige kraftbehov avhenge av, i hvilken utstrekning lastemaskineriet er i brukbar stand, og om der finnes noeget igjen av kullageret, som kan skibes. Om dette siste skulde være tilfelle, og lastebrøen skulde være i orden (og også lastetårnet) så forlanger den store gripermotor, 200 hk, av hensyn til den fordringsfulde regulering et større motoraggregat, muligens 400 hk., og da brukstiden blir kort, bør man formentlig se dette problem an, og avvente resultatet av den første inspeksjon.

Det er da formentlig tidsnok å bestemme seg for om kraftbehovet skal dekkes ved et provisorisk dieselmotorlegg, eller om de regulære kraftstasjon skal bringes i driftsklar stand.

Ovenstående betraktninger kan vel ha sin gyldighet inntil man kan oppnå kontakt med "Grubekontoret", den til England evakuerte stab, når det gjelder anskaffelser. Også uten sådan kontakt anbefales å utsende en undersøkelsesekspedisjon som ovenfor nevnt.

Oslo, 17. februar 1944. *trigshandling*
Sigurd Westby.

etter opplysninger fra enkelte individer, incl. 72 personer herav 165 personer

G j e n o p p b y g n i n g.

Utredning til Styret.

Vi går ut fra at Longyearbyen er rasert, at anleggene ved inngangen til Grube 2 og ved H2N, og husene ved sjøen er gått samme vei. Anleggene på Hotellnesset har vel heller ikke fått overleve besøket høsten 1943, kfr. "Deutsche Zeitung" o.fl. Hvad Sverdrupbyen angår, er det sandsynlig at den også er ødelagt. Sveagruben derimot formodes urørt.

Før de faktiske forhold er bragt på det rene, ved rapporter fra en undersøkelsesekspedisjon, eller på annen måte, kan det være av interesse å forsøke å få en oversikt over hvad som skal gjøres, anskaffes, bygges for at produksjon og skibning av kull skal kunne gjenopptas.

Med forutsetning som nevnt skal et forsøk her gjøres. Men prisfaktor og tidsfaktor blir begge meget ubestemte.

++++

En kan først spørre: Er det noe som kan tenkes ikke å være ødelagt? Først og fremst kan da nevnes:

kaiaen på Hotellnesset og gamlekaiaen ved Longyearbyen, som neppe er ødelagt under vannlinjen. Kullkranen (broen) på Hotellnesset var i orden ved evakueringen 1941, dens senere skjebne er ukjent.

Dernest: fundamenter i kraftstasjonen
taugbanelinjene, d.v.s. tårn, bukker og kabler utenfor stasjonene og endelig:

grubene innenfor inngangene hvor forhåpentlig også grubemaskineri og transportanlegg under dagen eksisterer.

++++

Første post på arbeidsprogrammet blir:

Sveagruben.

Her var forberedelsesarbeidet i 1941 kommet så langt, at man kunde regne med produksjon fra høsten 1941. Etterat det eventuelt er bragt på det rene, at Sveagrubens anlegg ikke er ødelagt, kan man f.eks. til dette sted disponere:

- 1 ingeniør
- 2 kontorfolk
- 1 radiotelegrafist (og kontormann)
- 6 formenn (2 stigere, 2 uteformenn, 1 kai, 1 transport)
- 4 maskinister og mekanikere
- 50 arbeidere, incl. messefolk.

Denne styrke skulde i løpet av sommersesongen kunne bringe anlegget opp i produksjonsdyktig stand for 50 000 tonn, om ikke klimaet har fått herje altfor ille, og selvsagt de nødvendige materialer kan skaffes. Proviant for 3 mdr. må medbringes. Klær og skotøy kan vel ikke påregnes mer enn hvad hver mann selv har. Skaffetøy må også hver mann medbringe. - Om ikke anlegget er ødelagt ved krigshandling, eller har været besøkt av ubudne plyndrende gjester, skulde verk-tøy og materialer forefinnes nok til å kunne holde en forholdsvis beskjedne styrke beskjefteget til komplettering kunde finne sted.

Men forutsetningen er at der først må foreligge rapport om anleggets tilstand.

Best var det kanskje først å sende en endnu mindre styrke enn ovenfor nevnt, 15-20 mann ("skjøyteladning") og så øke styrken etter en måneds arbeide - og rapporter. Telegrafist med nødvendig senderutstyr (kortbølge, batteri) må medfølge første avdeling. -

Longyearbyen.

Efter organisasjonsplanen 1939/40 var her forutsatt 643 individer, incl. 75 kvinner og barn.

M.a.o. på lønningslisten
herav var funksjonærer

568 personer

Kraftstasjonen er et overmåde kinkig kapitel. Å angi noe bestemt beløp for gjenoppførelsen er ugjörlig, för man vet mere om tilstanden deroppe, - om f.eks. fundamentene för de nyere deler av kraftstasjonen kan brukes i nevneverdig utstrekning, om man m.a.o. kan eller bör bestille nye kjeler og aggregater efter de forhåndenværende fundamenter, eller om alt må gjöras om igjen. Og da kommer også tidsfaktoren inn med særlig vekt. Bestilling av nye ting kan bli en langvarig historie.

Man kan muligens få overtatt fra et eller annet sted kjeler og maskineri som kan brukes. Det blir antagelig nødvendig å anskaffe et eller annet provisorisk kraftanlegg til å begynne med av hensyn til lys, drift av verkstedmotorer, grubeheis, anleggsmaskiner (betongblander, pukkmaskin). Det kan da sandsynligvis bli tale om et diesellaggregat på f.eks. 100 hk. Det kan ikke være för stort, bl.a. av hensyn til lagring av oljen.

Om bygningene forövrig kan bemerkes följende:

Barakker. Det foreslåes å bli stående ved type "Bondeheimen", en enetasjes barakke med 16 tomannsrum, vaskerum, lomperum, klosett, sentraloppvarmning. Værelsestørrelse 3 x 3 meter, med 2,5 m under taket. Husstørrelse 8 x 30,9 m.

För den förste oppbygningstid antas at man kan regne med 4 mann på hvert rum. "Bondeheimen" typen var meget populær blandt arbeiderne. För Sverdrupbyen var der bygget hus för 56 mann, idet en annenetasje ga plass för 24 mann. Typen var mindre populær, idet det blev för megen uro, når folkene i annen etasje kom og gikk. Der må jo innkvarteres folk fra forskjellige skift i samme hus. Det har ikke vist seg praktisk gjennomförlig å ha hvert skift boende för seg. Hertil kommer også hensynet til brannfaren för folkene i annen etasje, og det uheldige ved å få et större antall husvilde på en gang, om ulykken skulde være ute. - För 32 manns typen kom omkostningene för hver mann på ca. 850 kroner, mens 56 manns typen kostet ca. 730 kroner pr mann.

Funksjonærmessen, "Administrasjonen," bör bygges noget rummeligere enn för. Der var behov för flere soveværelser.

Formannsmessen kan innrettes i en type Bondeheimen med endel forandringer i rumfordelingen, så man oppnår spiserum og fellesrum.

Jomfrubur, hus för kvinnelige oppvartere som en 24 manns barakke. Bör ha fellesrum.

Formannsfamiliehus som sist bygget i Sverdrupbyen.

Ingeniörfamiliehus og funksjonærfamiliehus som bygget i Sverdrupbyen.

Bestyrerbolig som "Blåhuset".

Arbeidermessen av samme kakasitet som för, men bör omarbeides noget, særlig i underetasjen.

Maskinmessen efter ny plan.

Fyrbøter- og verkstedarbeiderbarakke efter ny plan.

Sykehus. Gamle plan kan brukes, men bör helst omarbeides i samarbeide med en tidligere verkslege.

Skole som för.

Kontor. Efter foreliggende plan, dersom materialene eksisterer på Spitsbergen. Bör ellers omarbeides endel.

Butikk. Ny plan.

Stall, fjös, grisehus ny plan.

Bakeri. Kullfyret bakerovn för 1000 mennesker, men foreløbig en transportabel eller havtransportabel ovn, som hurtig kan monteres.

Vaskeri, ny plan med vaskemaskiner og tørkeanlegg.

Proviantlager i byen med varmeanlegg for poteter, grønnsaker og andre varer som ikke kan fryse.

Butikkvarelager ikke samen med butikken av hensyn til brannfaren.

Snekker- og møbilverksted for seg av hensyn til brannfaren.

Garasje for lastebiler oppvarmet så bilene kan være driftsklare i kuldeperioder.

Garasje for traktorer reparasjonsanordning.

Brannstasjon, mindre hus for oppbevaring av slukningsredskaper.

Transformatorhus for byen som før. Medregnes i omkostn. for kraftst.

Forsamlingshus og kino, "Folkets Hus", bygges senere, idet arbeidermessens spisesal må kunne brukes den første tid.

For verksted foreligger tegninger som blev utarbeidet efter brannen 1940.

Kjølelager tilhører senere byggeperiode.

Oljelager for smøremidler, mens bensin og dieselolje lagres ute, eventuelt på tankers.

Materiallager I for reservedeler.

Materiallager II for jern, stål, metaller, tre m.m., begge med trallespor efter midten.

Proviantlager for tønner, hermetikk, margarin etc. som tåler frost.

Mellager for mel, gryn, kjeks etc. som tåler frost. De forskjellige hovedsorter av proviant må selvsagt fordeles, som før, av sikkerhetshensyn.

Båthus for motorbåter tilhører senere byggeperiode. Det anbefales anskaffet solis skjøyte for forbindelsen med Sveagruben.

++++

De ovenfor nevnte bygninger gjelder alle Longyearbyen.

For Hotellnesset trenges:

1 hus for lastesjefen	15 000.-
1 vinterbarakke for 24 mann	25 000.-
1 dobbeltfamiliehus for lasteformennene	30 000.-
1 sommerbarakke med spiserum og kjøkken	25 000.-
1 lagerhus	5 000.-
1 formannskontor (vakthus)	5 000.-

100 000.-

For gjenoppbygningsarbeidet trenges videre

1 provisorisk barakke, 24 mann	20 000.-
1 smie	5 000.-

For Sverdrupbyen trenges:

1 kontorbygning	25 000.-
2 ingeniørfamiliehus	50 000.-
2 dobbeltthus for formenn	60 000.-
1 arbeidermesse	150 000.-
6 arbeiderbarakker a 32 mann	180 000.-

465 000.-

I ANNEN SESONG blir arbeidet:

brakker fortsatt (bestyrerbolig)
kontor
arbeidermesse og bakeri
formannsmesse
maskinmesse og fyrbøterbrakke
sykehus
butikk
familiehus, som mulig til en begyndelse kan brukes til isoleres.
almindelig innkvartering
funksjonermesse
bestyrerbolig
kraftstasjon fortsatt
verksted fortsatt
lagerbygninger
stall, fjøs, grisehus
garasjer
taugbanen fortsettes, (dersom siloene er ødelagt)
Hotellensset lagreingsarrangement fortsatt
lastningsarrangement
brakker fortsatt.

I TRDJE SESONG:

brakker fortsatt
formannsfamiliehus
funksjonærfamiliehus
kjølelegare
butikkvarelager
vaskeri
snekkerverksted

SENERE:

forsamlingshua
kirke
skole
båthus
posthus og hus for off. funksjonærer hører kanskje hjemme i tredje sesong.

Det skisserte arbeidsprogram for Annen sesong kan kun overholdes under særdeles gunstige omstendigheter. I tillegg til det som er nevnt ovenfor kommer, eller kan komme, anleggene ved grubeåpningene. fjellheis, lampehus, sandtørkeri, ingeniør- og stigerkontor, grubeverksted og smie m.m. (vekt og tipp).

NOEN ALMINDELIGE BEMERKNINGER:

HVIS Longyearbyen og begge hovedåpninger for grube 2, med taugbasilo, er ødelagt, mens Sverdrupbyen skulde være intakt, vil antagelig produksjonen hurtigst kunne igangsettes i grube 1.

HVIS Longyearbyen og inngangsanlegget for grube 2 er ødelagt, mens H2N med silo etc er intakt (og Sverdrupbyen intakt) bør også grube 2 søkes igangsatt snarest mulig, idet man derved snarest kan komme opp i større produksjon. Da bør det undersøkes nøyere, om Longyearbyen burde oppbygges i dalen under H2N, d.v.s. brakker og andre beboelseshus, messer, butikk, kontor, sykehus, lagerhus, fjøs, stall, bakeri, bad, vaskeri, forsamlingshus o.a., - medens kraftstasjon, maskinmesse, hus for taugbanefolk, verkstedfolk og fyrbøtere, hovedlagrene, garasjer, oljelager bygges ved sjøen.

HVIS alle anlegg i dagen er ødelagt, bør man antagelig også ta sikte på å få grube 1 igang først.

FOR flytning ~~XXX~~ av byen til H2N taler:

kortere faringstid
strömbesparing (avkortning av lavspenningsnett)
adskillige hundre meter skinnegang og kabler frigjøres
man sparer vedklikehold av den lange transportvei i gruben
fra gamle inngang til H2N

kortere transport av reparasjonsgods i gruben
kortere avstand mellom grube 2 og grube 1,
enkler ventilasjon, idet utdrevne del av grube 2

40 T flytning talar:

lengere avstand fra kai
ny vei eller skinnegang må bygges fra sjøen til H2N
ny fjellheis (hvilket forresten kan være nødvendig likevel)
ny grubesmie
nytt lokkerksted
nytt elektrikerverksted
nytt lamperum (kan forövrig arrangeres i nye arbeidermesse)
nytt transformatorrum
stentippen må flyttes.

Oslo, 17 oktober 1944.

Sigurd Westby.

Ad ingeniør Westbys utredning av 17.10.1944.

Foreløbig program for arbeidet på Spitsbergen sommeren 1945.

Forutsatt forbindelsen etableres på forsommeren.

Efterat forholdene er klarlagt ved en undersøkelsesekspedisjon eller på annen måte, sendes der mannskap til Sveagruben, hvor kulldrift kan gjenopptas først, og samtidig, eller snarest mulig, også til Longyearbyen. Isforholdene kan forøvrig ligge således an, at der blir adkomst til Longyearbyen adskillig tidligere enn til Sveagruben.)

Sveagruben var ved evakueringen september 1941 ferdig til begynne produksjonsdrift basert på 50 000 tonn pr. år med et belegg på 150 personer, og med henblikk på utvidelse til 150 000 tonn ra høsten 1942 uten større nyanlegg.

Til forberedelsesarbeidet sommeren 1945 vil anslagsvis trenges:

- 1 ingeniør
- 2 kontorfolk
- 1 radiotelegrafist (og kontormann)
- 6 formenn (2 stigere, 2 uteformenn, 1 kaiformann, 1 transportform.)
- 4 maskinister og mekanikere
- 50 arbeider incl. messefolk.

64 mann ialt.

Selv om anleggene er uskadte av krigshandlinger, må man regne med at f.eks. 2 måneder vil medgå til istandsettelse efter at stedet har været uten tilsyn i henved 4 år. Om det kan utrettes så meget i løpet av sommeren 1945 at produksjoen allerede fra vinteren 1945/46 kan drives høyere opp enn 50 000 tonn pr. år, er et åpent spørsmål

Longyearbyen.

Forberedende ekspedisjon må medbringe de i utredningen nevnte i saker bl.a. materialer til husbygning.

Personell for forberedende ekspedisjon:

- 1 ingeniør
- 1 stiger, anleggsformann
- 2 snekkerformenn
- 10 snekkere
- 10 anleggsarbeidere
- 2 kokker
- 2 kjøkkengutter
- 2 kontorfolk (bokholderi og lønning, maskinskrivning)
- 1 telegrafist (og kontormann).

31 mann tilsammen.

Lege med assistent og utstyr med ekspedisjon nr. 2.

Efterhvert som beboelsesrummene blir ferdige økes belegget til omkring 100 personer som blir over vinteren. Til disse bygges følgende hus, som kan bli permanent stående og uten at de kommer veien for den endelige reguleringsplan:

den endelige reguleringsplan:

Ved sjøen, nær kraftstasjonen, oppsettes 2 brakker, den ene der hvor den tidligere fyrbøtterbrakke stod, den annen på flaten bortenfor det tidligere lager 4. En del av sistnevnte brakke forutsettes foreløbig brukt som sykestue, kontor og bolig for funksjonærene, idet en del av skilleveggene foreløbig ikke blir oppsat. Fyring må foregå ved ovner, inntil sentralvarmeanlegg kan skaffes. Denne brakke kan på et senere stadium brukes som maskinmesse m.m. under bygningen av kraftstasjonen og senere som materiallager. Disse første brakker kan gjerne bygges efter lemme-system av hensyn til den knappe tid, med 3-lags lemmer, odet de til permanent bruk efterhvert forutsettes gitt et innvendig ekstrapanel med papplag (eller isolasjonsmattelag.) Lemme-fabrikasjonen er nu såvidt utviklet at det ikke skulde være noen betenkelighet byggeteknisk ved å bruke lemmer på steder, hvor et stabilt underlag kan påregnes, således netop ved kraftstasjonen og i Sverdrupbyen. Ved kraftstasjonen oppsettes et mindre oljemotordrevet aggregat til drift av byggemaskiner (betongblander, materialheis) og til lys. Størrelse 12/16 hk. Videre en provisorisk anleggs-smie.

Her er da renet med at Gamlekaien er nogenlunde i behold så den kan brukes til lossing av båter opp til f.eks. 2000 tonn. På et tidlig stadium bygges også materiallager og proviantlager ved sjøen, det ene på tomten for gamle lager 1, det annet på tomten for lager 2 eller helst forskjøvet endel sydover for å få større avstand mellom husene. Begge disse lagerhus større enn forgjengerne. Om kraftstasjonen treffes nærmere bestemmelse når rapport foreligger om anleggets tilstand. Det samme gjelder taugbanene.

I Sverdrupbyen bygges 2 brakker efter den tidligere reguleringsplan (av 1938) idet det må antas at det blir Grube 1 som kommer til å stå først for tur til igangsetning. Om det også skulde bli tale om å arbeide med Grube 2 første sommer og vinter, kan de folk, som skal arbeide der foreløbig innkvarteres i Sverdrupbyen. Også i Sverdrupbyen oppsettes et mindre aggregat for lys og heis (12-16 hk.) Den ene brakken her kan foreløbig brukes til messe og kontor. Den permanente kontorbygning for Sverdrupbyen oppføres efter tidligere plan og kan skaffe husrom for anleggsbestyrer.- 1 dobbelthus for formenn. I de nevnte brakker som er beregnet på 2-manns rum, kan i anleggsperioden underbringes 4 mann på hvert rum.

Hotellnesset.

For Hotellnesset vil arbeidet i første rekke avhenge av, om lastebroen er uskadt eller kan istandsettes. I så fall bør jo den inngå som hovedledd i arrangementet igjen. Det blir da først og fremst å gjenoppføre conveyorunderbygningen langs lagerplassen. De hertil hørende trekonstruksjoner kan, og bør, utføres i Norge, såvidt mulig ferdig til montering på Spitsbergen, - de hertil nødvendige tegninger kan utføres i vinter. Lasteanlegget bør omarbeides så der kan lastes til 2 luker samtidig, eventuelt til 2 fartøyer. Men de langs lageret gående conveyors blir stort sett efter samme oppbygging enten anlegges oppføres efter den tidligere plan, eller med forandringer til 2 lastesteder. Er broen ødelagt, eller forutsettes den ødelagt, bør forslag innhentes fra spesialfirmaer. Det nøyaktige tekniske underlag for en sådan forespørsel kan dog først skaffes efter undersøkelse på stedet.

I sommeres arbeide inngår, tidligst mulig, undersøkelse og oppmåling av terrenget nedenfor H2N for å bringe på det rene om bebyggelsen for Grube 2 kan legges der istene for på Longyearbyens gamle tomter. Til dette arbeide fordres en ingeniør med assistenter, som også kan utføre de nødvendige målinger på Hotellnesset og ellers.

på Hotellnesset og ellers.

Resume 1ste sesong -byggingen.

- Ved sjöen: 2 brakker ("Bondeheimen")
 1 proviantlager
 1 materiallager
 1 smie, provisorisk
 1 hus for lysaggregat, provisorisk
 1 liten, flyttbar brakke som første anleggskontor
 1 skur for bil og traktor.
- Sverdrupbyen: 2 brakker
 1 kontor
 1 formannshus
 1 smie, provisorisk
 1 hus for lysaggregat, provisorisk
 1 liten flyttbar brakke, anleggskontor.
- Hotellnesset: 1 brakke ("Bondeheimen")
 1 liten flyttbar brakke, anleggskontor, som senere eventuelt kan brukes til formannskontor (vakt).

Oslo, 6 november 1944.

Sigurd Westby.

Ad overfor... side anten... mænnere... lise for...

Erster... 1944... og for... dens...

Det... om de... hver... port... lgang...

Ut... var... av, ... etter... hvert... henger... fal... -og... rasjo...

Hvis... vel... belys...

I... fund... får... det... leg... til... nalle...

samfunnsmessige

Utdrag av brev fra direktør C.W.Eger til professor Vogt.

.....Nedskriveren herav har i de senere år vært viseformann i styret, og som den teknisk kyndige innen styret hatt den mere aktive ledelse av saken. Jeg finner det da riktig å gi en kort redegjørelse for situasjonen innen selskapet således som den har artet seg under krigen og inntil min avreise i midten av november.

Vi fikk underhånden en nogenlunde orientering om forholdene på Spitsbergen etter den første evakuering. (Andr. Halvorsens rapport til ingeniør Westby). Derimot var det ikke mulig å få, hverken fra tyskerne eller andre hjemme, en engang tilnærmelsesvis orientering om forholdene etter tyskernes senere angrep, og vi kunde derfor ikke danne oss noe riktig bilde av hvor meget der dærigjennem var ødelagt ved Longyear-anlegget. Man søkte så godt som mulig å bevare de lagere av materiell, redskaper og andre ting som befant seg i Nord-Norge.Da man således hadde lite eller intet kjennskap til forholdene ved anlegget, og heller ikke fikk noen orientering om hvad der..blev planlagt eller foretatt fra Londonkontoret, følte man seg avskåret fra å foreta noen positive skritt fra selskapets side. Man innskrenket administrasjonen dels ved oppsigelser, og dels ved permisjoner, således at utgiftene skulde bli minst mulig. Der blev samtidig ordnet med bidrag til underhold av de fraværendes familier. Måten hvorpå dette blev gjort, e der vel allerede tidligere gitt orientering om til London. Da man av NS-styret hadde fått tvunget inn som statens representant i styret en av departementets NS-folk (den nye industri-direktør), *faldt det vanskelig å behandle mange ting i styremøter, hvorfor adskillige ting måtte drøftes underhånden.
*(Finn Arneberg).

Ad omveie blev nedskriveren bekjendt med at der fra Londonkontorets side arbeides med bestilling av maskiner etc. i Sverige, men noe nærmere kjennskap til dette fikk man heller ikke. All denne usikkerhet gjorde at man i lange tider ikke fandt å kunne foreta noen særlige forberedende skritt fra Oslokontorets side.

Efter forskjellige overlegninger kom man imidlertid på forsommeren 1944 til at man trods den dårlige orientering dog måtte oppta studier og forberedende planer på visse områder og i den utstrekning forholdene hjemme gjorde det mulig.

Det blev - vesentlig av ingeniør Westby - utarbeidet en utredning om de første innledende ekspedisjoner til Svalbard med forslag om hvorledes disse burde anordnes m.h.t. antall folk, utrustning, transport osv. Likeså hvorledes de første arbeider hensiktsmessig burde igangsettes.-

Ut fra denne forutsetning, at praktisk talt alt ved Longyear-anlegget var helt ødelagt, således at alting måtte bygges opp igjen fra nytt av, var man av den oppfatning, at det nye anlegg måtte bygges opp efter en rasjonell plan. Det tidligere anlegg var vokset opp efter hvert og man hadde herunder i stor utstrekning været bundet av mange hensyn fra tidlogere disposisjoner, likesom man i begynnelsen iallfall ikke hadde så meget erfaring å bygge på. Meget hadde derfor fått -og måttet få - et tilfeldig preg, og svarte heller ikke til moderne rasjonelle krav.

Hvis - og når- det nå skal bygges opp igjen, bør det skje efter en vel gjennomstudert plan. Dette gjelder ikke bare de rent tekniske ~~midler~~ deler for produksjon og drift, men like meget for den almindelige bebyggelse og hvad dermed står i forbindelse.

I betraktning av at der her skal leve og arbeide et helt lite samfund under så avstengte og særegne forhold, er det om å gjøre at de får det så trivelig som forholdene og økonomien tillater det. På dette område kan der utrettes meget. Gjennem forhåndsstudium og planleggelse med anvendelse av de erfaringer, gode som dårlige, man har til Svalbardforholdene, og under tiltrekning av den moderne og rasjonelle teknik for husbygging (såveå boligbyggsom andre

samfunnsmessige

nelle teknikk for husbygning (såvel boligbygg som andre samfunns-
messige bygg) vil der innenfor rammen av det økonomisk mulige kunne
oppnåes store og fremfor alt varige fordeler og goder for folkene
og driften deroppe.

At man til å begynne med må oppføre endel provisoriske hus for å
få arbeidet igang, er nok så. men selv disse oppførelser bør skje
etter en plan, som er innpasset i hovedplanen for det hele definitive
anlegg. Det må derimot unngås å la de permanente blokker og andre
innretninger få provisorisk eller tilfeldig karakter. Det vil
hevne seg i lengden gjennom vanskelige arbeidsforhold, og derigjennem
dårligere drift og rentabilitet.

Da man i Oslo ikke kjendte til hvorvidt og i hvilken utstrekning
man i London har tatt disse spørsmål opp til studium og planleggelse,
fant man det ved Oslokontoret riktig å ta fatt på arbeidet innenfor
dette område så godt man kunde.

Efter anmodning oppstillet nedskriveren kort for sin avreise et
program for de studier og arbeider som skulde igangsettes. Det forut-
settes i programmet at man tiltrekker seg den nødvendige sakkyndige
og erfarne arbeidshjelp og forøvrig konsulterer spesialister på de
forskjellige områder. Styret erklarte seg enig i planen og de for ar-
beidet nødvendige pengebeløp blev ordnet.

...Hvilken fremgang arbeidet ved Oslokontoret vil ha efter at ned-
skriveren er reist, er ikke godt å si, men der håbes at det vil bli
fortsatt overensstemmende med programmet.

- I betraktning av at der således arbeides med denne sak på to steder,
synes nedskriveren det må overveies om det ikke lar seg gjøre å få
istand en sådan kontakt på en eller annen måte, at der unngås dob-
beltbehandling av samme spørsmål, samt at der arbeides efter samme
hovedlinje.

En er fuldt oppmerksom på vanskelighetene og på den forsiktighet
som må utvises, men med den forbindelse en kan ha her fra Stockholm
til begge sider, anser nedskriveren at det skulde kunne formidles.

Så snart de nevnte dokumenter er ankommet hit, vil nedskriveren
oversende London avskrifter.

Stockholm, desember 1944.

C.W.EGER (sign.).

M E M O. 5 juni 1945.

1. båt. Trelastbåt fra Namsos medio juni. Me tar ikke arbeidere.

På Spitsbergen er nu ingeniør Lövaas med 17 mann med hovedoppgave brannslukning, med videre hjelp av garnisonen 15 mann (av 40). Fra Tromsø sendes i disse dager ved Marinen 30 mann til videre hjelp ved slukningen. Trelastbåten forutsettes losset ved ing. Lövaas' folk.

2. båt bør medta forskjellig verktøy og redskap, mere trematerialer og endel spesialfolk, særlig for kraftstasjonen: en kielspesialist fra Dampkjelforeningen, en elektriker til å gjennomgå gjenstående motorer i kraftstasjonen, en taugbanemann (Bakås), en snekkerformann, en ingeniør eller tekniker til oppmåling (terrenget ved H2N for bebyggelsen) og stikningsarbeider., Instrumenter. Båten bør medta proviant og kler, som vel må forsøkes skaffet fra Sverige.-Av annet som bør sendes tidligst mulig nevnes transportmateriell, traktorer eller lastebiler, motorbåt og småbåter. Denne annen båt bør sendes snarest mulig efter første

De arbeider som først står for tur:

1. kai-reparasjon.
2. lossing
3. rydning kraftstasjonen
4. klargjøring verksted og smie
5. reparasjon kontorbygning
6. rydning strammestasjon Gr.1
7. rydning og overhaling taugbanen Gr.1 - sentralen.
8. reparasjon kai Neset
9. rydning strammestasjon sentral - Neset.
10. rydning overhaling taugbanen sentral - Neset
1. reparasjon stigerbolig Sverdrupbyen
2. fundamentering for ny brakke og messe ved sjøen
3. " " " " " Hotelnesset
4. målinger
5. gjennomgåelse av lagrene, opptelling.

Lanskapsspørsmål mål. I Longyearbyen er nu innkvartert ingeniør Lövaas med 17 mann plus i hvert fall 15 mann fra garnisonen. Muligens også flere fra garnisonen. Hertil kommer de 30 mann som i disse dager sendes fra Tromsø, altså ialt minst 1 ingeniør og 62 mann.

Dersom denne styrke kan bli ferdig med brannslukningen, skulde det være folk nok til de første arbeider, inntil man får nærmere rapport fra Spitsbergen efter 2. den båt. Man må være forberedt på at endel av de folk som har været på Spitsbergen ivinter, insisterer på å komme hjem så snart det lar seg gjøre, og bør derfor være forberedt på å sende flere arbeidere til Spitsbergen på kort varsel. M.h.t. arbeidsbetingelser an man antagelig bruke lønnssetninger m.v. i henhold til den sist gyldige verenskomst foreløbig. Best vil det være å "ventilere" spørsmålet hos arbeidsmannsforbundet. De arbeidere som nu er på Spitsbergen arbeider antagelig under militær kommando, mere eller mindre, så dette forhold må også bringes på det rene, før et nevneverdig antall nye folk sendes. I har allerede en rekke henvendelser om arbeid på Spitsbergen, ikke minst fra gamle, velanskrevne folk. Men det heter, som ventelig kan være, at kler er det dårlig med.

VEAGRUBEN. Efter gammel erfaring kan man ikke vente at Bellsund bli åpen for tidligst mitten av juli. Her vilde det være bra å få en båt med trematerialer til reparasjon av kaien tidligst mulig, så kaien kunne brukes til ilandbringelse av husmateriellet fra Sverige.

For både Longyearbyen og Sveagruben må nærmere opplysninger og rapporter foreligge før man kan sette opp et mere detaljert program. Derfor må man ha bedre oversikt over når og hvor og hvilke skib man kan egne med, - og bedre oversikt over når og hvor bestilt materiell kan åregnes. - Og en nødvendig forutsetning for å få sesongens arbeidertilgang unna er at en nogenlunde direkte radioforbindelse kan bli opprettet.

Oslo, 5 juni 1945.

Sigurd Westby.

Ut på vårparten 1945 kom det "Strengt konfidentielt" beskjed fra Den norske legasjon i Sverige, at man ønsket å få to mann fra hovedkontoret, f.eks. overingeniør Westby og kontorsjef Bing, til Stockholm. Det skulde senere komme beskjed om hvorledes det skulde foregå. Der var ingen forklaring om "hvorfor", men vi kunde gjette på at det hadde noe med igangsettelse av driften på Spitsbergen å gjøre, at man skulde videre gjennom Sverige til Nord-Norge, som jo da var forlatt av tyskerne.--

Tiden gikk, det var så mange som måtte hjelpes over grensen. Først den 6.5 fikk man vite, at avreisen var arrangert for neste morgen tidlig. Og 7.5 kom beskjed, at W. og B. skulde, hver for seg, ta toget til Sarpsborg. Der kom det ny adresse: Halden, hvor videre instruks ventet. Den gikk ut på kryssning av Svinesund ut på natten. Da var det her og der kommet opp norske flagg, men først kommet iland på svensk side, fikk man høre av tolderne, at Tyskland skulde ha kapitulert. Turen gikk videre med militærbil til politistasjonen i Strömstad, neste dag til politiet i Göteborg, som den følgende dag satte oss på toget med billett til Vingåker, hvor bil var fremmøtt og kjørte oss til den norske flyktingleir, Kjesäter. Etter registrering og legeundersøkelse m.m.m. fikk vi neste dag satt os i forbindelse med legasjonen i Stockholm, som gav nødvendig beskjed om "løslatelse" og øte i Stockholm.

Det viste seg, at det var Store Norskes Londonkontor, som hadde mndet om å få to mann over til London til hjelp ved forberedelsene til å gjenoppta driften på Spitsbergen. Nu blev det jo ikke nødvendig med Englandsreise, da staben i London vilde komme til Oslo. Direktør Jacobsens sønn, ingeniør Halfdan Sommerfeldt Jacobsen, var allerede Store Norskes representant i Stockholm, og det blev nu etablert et Store Norskes kontor i Stockholm for innkjøp i Sverige av forsyninger (brakker bl.a.) for hurtig levering. Etter ca. 1 måneds opphold i Stockholm kunde Westby og Bing reise tilbake til Oslo, hvor staben fra London allerede var i arbeide.

Den 6.7 blev ingeniør Joachim Lindholm utnevnt til ny teknisk direktør.-- Harstadkontoret kom igang fra 17.7 med overing. Westby som leder, og det blev en hektisk sesong for alle tre kontorer. Det var meget vanskelig med båter, særlig måtte passasjertransporten bli primitiv den første sommeren, men de aller fleste viste forståelse for situasjonen. Vanskeligst var det mot slutten av sesongen, da over 10 passasjerer skulde avgårde. Det blev gjort et forsøk med kyststrutribet "Dronningen", som gikk fra Harstad 26. oktober med 113 passasjerer. Skibet måtte gjøre vendereise med adskillig ovenbords skade, kom tilbake til Harstad 31.10. Så blev "Kong Dag" sendt fra Harstad den 12. november med 108 passasjerer, hvoriblandt kontorsjef Bing og sysselmann Haakon Balstad. Men mørke, usiktbart vær og manglende is fra land, tvang også dette skib til å returnere uten å være kommet i forbindelse med Spitsbergen.-- KNM "Molde" gjorde iherdige forsøk å etablere forbindelse med "Kong Dag" utenfor Isfjorden, men været var for ugunstig.

Senere planer om fly måtte oppgis som altfor risikable, og Marinen ilte "Buttercup" og "Achantus" til disposisjon, men disse skib kunde ikke gå i is, og måtte derfor ha isbryterledsagelse. I tilfelle av "senfjord", som imidlertid, efter å være kommet tilbake til Harstad fra Spitsbergen (Sveagruben) den 10 desember, lå til reparasjon, så lange at det tilslutt blev oppgitt å sende skib før til våren.

7.1.46

* * * * *

SKIBSLISTE HARSTAD 1945.

	Skib	Fra Harstad	Til Lb.	Fra Lb.	Til Harstad	Anm.
Jun	Heimdal	5/6 29 p.		10/6		
	Vårdag	30/6 6 p.	Jul	14/7 7 p.	18/20	
Jul	Bolga	27/16 26 p.	Aug 1/7	1/23 28 p.	6/11	
Aug	Hedvig	1/13 43 p.	6/7	23/28	25/23	
	Bolga	10/18 41 p.	5/3-		20/12	
	Folden	20/24 45 p.	23/10		11/2 Sep	
	Tordenskj	22/4 25 p.	26/18		8/7 Sep	
sep	Bro	1/17 20 p.	5/9	11/8	15/1	
	Fagerbro	7/18 4 p.	11/6	19/7	23/7	
	Mosken	8/23 39 p.	12/5	16/10	20/21	
	Negra	12/11 5 p.	15/24	7/12 okt	13/	Tromsø
	Hedvig	16/18 6 p.	21/23	16/	19/12	
	Flemsøy	27/18 18 p.	2/2 okt	9/3	17/19	via Svea
	Kaupanger	30/15 7 p.	7/12 okt		31/8	
okt	Pallas	7/19 12 p.	10/17		30/22 til Tromsø	
	Regin	21/9 1 p.	27/11		1/9 des.	
	Fagerbro	21/9 0	26/11		23/22 nov.	
	Dronningen	26/23 113 p.	måtte snu gr. været		31/	
	Flemsøy	27/18 18 p.	5/16 nov	15/11 3p.	21/4 nov	
	Hedvig	11/20 85 p.	17/15		5/3 des.	
nov	Kong Dag	12/21 108 p.				
		18/10 fra Tromsø	måtte snu 24/22	27/22		
	Åsenfjord	20/7 4 p.	kunde ikke "gjøre land" på Spitsbergen.			
	Molde		29/16 4 des KB	10/17 des.		
			23/2	4 des H.våg		

Marinen villig til å sende f.eks "Achantus" og "Penang", ledet av isbryter "Åsenfjord". Denne blev stadig forsinket med reparasjoner, og planen om å sende skib blev oppgitt 7.1.1946. Man mente også på å sende fly, men det blev regnet for altfor risikabelt. "Det måtte gjelde liv og helse" og det gjorde det ikke. "Buttercup" lå flere dager avgangsklar ved Store Norskes kai i Harstad, men blev dirigert sydover da det blev for uvisst å vente "Åsenfjord".

I N N H O L D Del IV og V efter Grupper.

1. Svalbard.	434
2. Spitsbergen-selskaper m.v.	434
3. Store Norske.	434
4. Finansforhold.	435
5. Longyearbyen.	435
6. Gruben.	435
7. Arbeidsforhold.	436
8. Analyser.	436
9. Sprengstoff.	436
10. Nye anvendelser.	436
11. Brann.	436
12. Sveagruben.	436
13. Forskjellig.	437
14. Stedsnavn.	437
15. Skipsnavn.	437
16. Personnavn.	439
17. Krigstiden.	441
18. Stortingsmedd. og Prp.	441
19. Foran gjenopptagelse driften	444
20. Instrukser.	442
21. Statistikk.	472
22. Fotografier del IV efter	383a
del V "	495

1. S V A L B A R D .

arbeidervernlov	322,368,375
bergmester	316
brannvern	343
eiendomsforhold	325,329
"felter"	325
fyrlykter	327
gasskilden Gr.fjorden	384
gjeld til Staten	341
harer	373,375
lov	317
moskus	332,374,381
overtagelsen	320
rein	375 381
skatt	317
skole	343
statsstøtte	329,338,356,370
Svalbardkommisjon	341 369
Svalbard-kommissær	320 325
Svalbard-selskaper	367
sysselmann	316
sysselmannshus	378
telegrafene, signal	82 321

382

2. S P I T S G E R G E N -
S E L S K A P E R M V.

Nespico	317,365,367,369,412
Norsk Brenselimport	382a
Nordnorges Brenselråd	385
Northern Exploration Co.	341,367
Skipsfartsdirektorat	387,388,389
	395 fg
Sovjet Arktikugol	374,375, 382b
Spitsbergenselskaper	367

3. S T O R E N O R S K E

gjeld til Staten	341
hjemmelsdokumenter	369
kullpriser	321,323,326,328,332
	350,351,355,368,375
Londonkontoret	353
organisasjon	330,359
reguleringslager	315
siste telegrammer 1941	402
ulykkesforsikring	319
årsberetninger	320,324,328,330
	350,351,352,354,355,356,357
	358,360,363

4. F I N A N S F O R H O L D.

Bergens Privatbank	374
Centralbanken	316, 330, 338, 355, 370
Den norske Creditbank	374
driftsstans	318, 340, 368
finansforhold	316, 367
nedskrivning	371
prisforhold	339
produksjonsavgift	339

5. L O N G Y E A R B Y E N.

akkordsatser	336, 337, 382b
arbeidermessen	357
Argentinakjøtt	324
barometerstand, lav	349
begravelses plass	365
besettelse, evakuering	395
dampbad	342, 357, 367
dampkjel	343, 357
dampkjel fra Nespico	345
grubekontoret	321
havrerasjon	382a 382a
juletelegram	381, 382a
kode for telegram	382
kraftstasjon, evaporator	378
kraftstasjon, turbiner	382b
lydfilm	379
posthus	379
rasjonering	402
rotter & mus m.m.	328
siste telegrammer 1941	402, 404
skole	380
spisetider	382b
Spitsbergenpenger	381
Statens Radio	
sukkerrasjon	382
svømmebasseng	376
sykehus	382a
sysselmannshus	373
telegramkode	382
tractor	380

6. G R U B E N.

gass	348-354
grube 1	322, 353, 358, 359
grube 2	328
grube 3	322, 330, 331
kalkstensmel	378
kullbok	403
lönnsatser	336, 337
produksjon	315, 321
sikring	321, 332, 341, 348 fg.
skifersone	328
snebarriere	332
sten, skjeiding	327
stenstøvbarriere	332
støvdempning	332
taugbane, ny	387
taugbane, silo	342, 352
utvidelse	351, 358
vann-innsig grube 2	328, 374
Øvre flöts	321

13. F O R S K J E L L I G .

437

Bay Pro Memoria	325
Bay & Jacobsen PM	338
bilder i årsberetning 33/34	356
blinntarmoperasjon	365
brakke i Green Harbour, Anker	365
Forsete akselbrudd	323
generalstreik England	315, 319
hvalfangstekspedisjon	364
islos	364
peileapparat	323
polsk dumping	329
Rockefeller Foundation	364
tractor	382
vinterflyvning	317
Apent farvann Hotellneset	413
gasskilden Green Harbour	384

14. S T E D S N A V N .

Adventfjord-feltet	325
Barentsburg	331, 365, 366, 412
Björnöya	394
Green Harbour	365-377, 384
Grumant	374, 375, 377
Grönfjord-feltet	325
Göteborg	375
Harstad	386, 398
Kings Bay	317, 332
London	431, 358
Nordenskiöld	376
Ny-Ålesund	332
Sassenbukt-feltet	325
Sigerfjord	395
Sveagruben	410, 411
Sverdrupbyen	423
Stockholm	431
Svinesund	431
Sörengen	343

15. S K I B S N A V N .

Achantus	431, 432
Agnes	406
Aurora	406
Bolga	432
Boucharin	374
Bratvåg	364
Bro	432
Busköy	389, 390
Buttercup	431, 432
Dagnyen	364, 374, 395
Dronningen	431, 432
Else Marie	388
Empress of Canada	406
Fagerbro	432
Flemsöy	432
Folden	432
Forsete	319, 323, 324
Fridtjof Nansen	373
Gro	382

15. S K I B S N A V N. fortsatt

Hedvigen	385,432
Hegra	432
Heimdal	432
Heimen (suca1)	331
Hestmanden	382
Hibarofor	323
Hobby	328,332
Hvitebjörn	374
Inger Elisabeth	331,332
Inger Johanne	393
Ingerto	319,395
Ingertre	319,334,372,374
Ingerfire	324,332,382a
Isbjörn	319,357,380,384,387,403
Kaprino	373,374
Kaupanger	432
Kong Dag	431,432
Krassin	377
Liedtke	379
Malygin	374,377
Marjoviz	382a
Mjölner = Isbjörn	
Molde	431,432
Mosken	432
Munin	319,383,395
Möysalen	382a
Nandi	395
Nautilus U/B	373
Nigeria	406
Pallas	432
Pasvik	328,332,357,379
Penang	432
Petalli	332
Prins Harald	364
Prinsesse Ragnhild	384
Profit	382
Regin	432
Saloniki	382a
Set. Svithun	385
Sedov	377
Skald	319
Sotra	365
Stella Polaris	364,378
Sterkodder	323
Tartar	406
Tilthorn	332
Tordenskjøld	377,382a,432
Veslekari	332
Vårdag	432
Övre	374
"Fire savnede"	395
Åsenfjord	431,432

16. P E R S O N N A V N.

Ahlmann sv.	375
Albertini ital.	331
Altmann ty.	389
ANDERSEN, Thore	407
André sv.	364
Anker, Erik	363
Anker, Johan, styrets formann	335, 378, 382, 384
Bassöe, J.G. Sysselmann	316, 323
Batt, Hj.	335
Bay, Karl, dir.	316, 325, 332, 343, 355, 364
Bech, Arb.mandsf.	318
Bing, Chr. O.	335, 431
BJÖRNSVIK, Arnold	407
Blomberg ty.	392, 393
Brufldt, Arb.mandsf.	318
Bruusgaard K.	363
Braathen, verkslege	335
BÖE, Ingvald	407
Conradi, L.	323
Deinboll, K.	382
Dresselhuys holl.	317
Eger, C.W.	356, 428, 429
ENGEN, Karl	395, 400
Fleischer, verkslege	322
Friis verkslege	365
GÖDFREY, ob.lt.	406, 407
Gross	317
Gröndahl, Rolf	316
Halvorsen, Andr.	408
HANSTEEN, Viggo	395
HEKKELSTRAND, Ernst	384, 400
HELMERSEN	400
Heyerdahl, J.P.	363
Holst, Kristian	385
Horn, Gunnar	364
Hornsrud	371
Hvoslef	383
Höegh-Omdal, S.	363
HÖILAND, Sigv. K.	407
Haavie-Thoresen	366, 373
Ingstad, Helge	378
Iversen, Thor	365
Jacobsen, Halfdan,	318
Jacobsen, H.S.	431
Jebsen, Kr.	360, 361
JOHANNESSEN, Villiam	407
KASPERSEN, Lorents Br.2 KASPERSEN	386
Kjode, Jacob	325
Koefoed magister	365
Kruse prest	379, 383
LANGSETH, Bjarne	400
Larsen-Kammer prest	335
Lassen, Edv. sysselmann	316
Lind, Morten	356, 359, 361
Lindholm, Joachim, ing. dir.	382, 384, 431
Lindquist verkslege	383
LOFTHUS, Harry Gr.2	380
Lofthus, Lind	374

Lund, Iver	364
LUND, John	407
LUND, Olav	407
Lundh, Carl, styrets formann	316, 318
Lund, Roll, ing.	387
Lövaas, Gunnar	383, 393
Marlow, sysselmann	383, 403, 405
Meling, Lars	341, 356, 359, 363
Merckoll bergmester	316, 323
Mussolini	331
Myhrhaug verkslege	384
NESVOLD, Ole	407
NILSEN, Erik, kvartermester	407
Noatzke ty.	387
Nore	360
Nygaard, Kristen	356, 363
NYMO, Ole	407
OLSEN, Johan	400
Olsson ns kretsfører	339, 341, 342, 35
Plahte, V.	363
Pran major	406
Prioroff	384
Puntervold	318
Reksten, Hilmar	363
Ross, ing.	384
Rudie ing.	335
Røstad,	320, 342
RØDAAS, Sverre	384, 400
Sindballe da.	322
Slåtto	360
Solheim, O.	384
STENERSEN, Reidar Gr.2	336
Stockinger	387
Storaker, Sören prest	322
Stuedahl ing.	383
Svendsen, Ingv.	387, 388, 389
SVERDRUP, Einar dir.	406, 407
SYVERTSEN, Odd	407
Tamber	406
TØGERSEN, Birger, kv.mester	407
Vian adm.	406
Westby, Sigurd	316, 323, 364, 372, 382, 383, 401 428, 431
Westfal-Larsen	363
WICKSTRÖM, Rolf	395
Aagaard, H. ing.	384
Aasgaard, Gunnar bergmester	335, 372, 383, 393

AV DRIFTEN

17. K R I G S T I D E N forskjellig.

Evakuering	355,356,358,406
"Andr. Halvorsens rapport	408
"Marlows	405
fly Tromsø-Harstad	391
Forsyningsnevnd Harstad	396,401
Første pass. båt fra Tr.hjem 1940	383
Griser i Harstad	396-397
Hirten innbrudd Harstad	399-401
"Isbjörn" historien	388 ffg- 403
Londonkontoret	358
Sicherheitspolizei Tromsø	390,391,393,394
Skipsfartsdirektoratet	388
Skipsliste Harstad 1945	432
Litt av hvert 1945	431

18. Stortingsmedd. og Prp.

338,339,341,342,351

19. Foran G J E N O P P T A G E L S E AV D R I F T E N:

Forberedende eksp. 1916	414
id Svalbard feb. 1944	415
Jenoppbygning, utredning til Styret	418
id " " " "	425
Brev fra C.W.Eger til prof. Vogt	428
femo 5.6.45	430

20. I N S T R U K S E R. 442-467

21. S T A T I S T I K K. 472-495
404,432

22. F O T O G R A F I E R.

del IV	etter s.	383a
del V	" s.	495

Fra de første år.

Del V.

Arbeidere i gruben, 17.9.1917. KB/SW	443
Værelseordningsmann i formannsmessen og "Wigwam". SW.	443
Heisprotokoll.Gr.1. SR.	443
Tegnforklaring for lønningslistene, 24/9/1918. SW.	444
Arbeidsgang for lønningsliste etc. 24.9.1919. SW.	444
Om sikring. Forskjelligt. SW.	445
<u>INSTRUKSER</u> utarbeidet av overingeniøren 1920-21.SW.	446
1. Arbeidstid vinteren 1921-22. 22.9.21	446
2. Akkordsatser for gruben 1921-22. 24.9.21. KB.	446
3. Akkord for taugbanekjøring. 12.9.21. KB.	447
4. Reglement boliger, messer, venterum etc. 2.11.1920.SW.	447
5. Driftsprotokoll for gruben. 26.2.1921. SW.	448
6. Grubekarter. 29.11.1920. SW.	448
7. Benyttelse av fjelliheisen gr.2. 26.9.1921. KB	449
8. Lampemennene. 24.9.1921. KB	450
9. SPRENGNING. 24.9.1921. KB/SW.	451-453
10. Forholdsregler mot kullstøv. 24.9.1921. KB/SW.	453-454
11. Ledelse av redningsarbeide i gruben. 24.9.1921.	454-456
12. Bruken av Proto-apparat. 24.9.1921. KB/SW.	456-459
13. Kunstig åndedrett. 24.9.1921. KB/SW.	459-460
Bemerkninger til de gjengitte "13 instruks" SW.	460-461
Instruks for sprengning, tilføyelse 1928.	461-462
Instruks, elektriske grubelamper, aug. 1925.SW.	462-463
Instruks for sprengning "Nespico", 10.11.1924	464
ikkerhetsforholdsregler, Memo jan 1924. SW.	465
ikring. Bruk av "bart lys". 14.3.1930. G.Å.	466
" " " 14.3.1923. SW.	466
ikring. STENSTÖV. "Coal Age" 1926.	466
NEBARRIERER. 21.2.1928. SW.	467
ttagning av kullprøver. 17.11.1922. NSB.	471
" " 21.1.1922. Dr. Gram.	471

fra de første år.

Instruks for arbeidere i gruben.

Arbeidstiden i gruben er 8 timer pr. skift.
Dagskiftet begynner kl. 7½ morgen på arbeidsplassen (grubeåpningen) og slutter kl. 4 em. med en middagshvil fra kl. 11½ - 12.
Nattskiftet begynner kl. 7½ på arbeidsplassen og slutter kl. 4 med hvil fra 11½ - 12.
Arbeidstiden må nøiaktig overholdes.
Forlater en arbeider uten tillatelse eller uten å melde av til en overordnet sit arbeide før fastsatt tid, blir det å beregne som skoft, eller vedkommende blir trukket for tid.
Opp- og nedfart til og fra gruben foregår under oppsyn av en av formennene. Antallet av personer på trallen må ikke overskride 12 mann.
Det er forbudt for andre enn kabelbetjeningen å sitte på vognene under transporten i hovedstollen.
Det må utvises forsiktighet med alt verktøi, maskiner, lamper etc. Ved ombytning av lamper som er utbrennt må den gamle innleveres, ellers blir det å betrakte som de var slått istykker.
For elektriske lamper beregnes i så tilfelle kr. 1.- pr. styk. Ved skade under arbeide må vedkommende før han forlater gruben, melde dette til en overordnet. Dersom dette ikke skjer vil han ikke kunne gjøre regning på skadegodtgjørelse.
Tobakksrökning er strengt forbudt.

Longyear City, 17. sept. 1917.

Karl Bay

Sigurd Westby.

Instruks for varelseordningsmannen i formannsmessen og i den gamle doktorbolig. (Wigvammen).

- DAGLIG.
1. Innbæring av kull, uttakning av aske og fyring i ovn.
 2. Feining av gulvet, som må dynkes først, rengjøring av vaskeservant og vaskeservice samt spyttebakke.
 3. Vaskevann i vannmuggen og drikkevann på karaffelen. Redning av sengene.
 4. Varmt vann i bryggepannen middag og aften.

2 GANGE UKENTLIG.

Gulvvask, hvis vannforholdene tillater det.

Longyear City, 12. okt. 1917.

S.N.S.K.

Westby.

Instruks ang. Heisprotokoll.

I denne protokoll innføres resultatene av den 2 gange om måneden (1ste og 15de) foretagne besiktigelse av fjellheisen med tralle, wire, skinnegang og maskineri.
Foruten denne besiktigelse har motorkjörerne daglig å efterse bremseanordninger og kobling til trallen.

Longyear City, 15/10/1917

Sigurd Rudie.

INSTRUKS tegnforklaring for lønnigslistene.

- ☐ skift
☒ to skift
 L halvt skift
 1 en time
 2 to timer o.s.v.
 0 skift
 s syk
 sk skadet
 - akkordarbeide, fuldt skift
 5- fem timer akkord
 str. atreik
 F fravær som ikke regnes som skift for Pittsburgh dyrtidstillegget.

Longyear City, januar 1918.

S.W.

INSTRUKS, arbeidsgang for lønningsliste etc.

1. Formannsrapporter, også akkordsedler, inngår innen kl. 9 fm. for den foregående dag.
2. Formannsrapporter etc. forelegges vintersjefen samlet, event. ledsaget av resume m.h.t. antall arbeidere på de forskjellige arbeidsplasser, konti.
3. Formannsrapporter etc. går f.eks. kl. 10 fm. til innførsel på lønningsbladene. Samtidig innføres legeerklæringer. Lønningsbladene kan grupperes etter f.eks. grubens dagskift, grubens nattskift, stalden o.s.v. og derved om nødvendig fordeles på flere mann. Altså de tidligere dagsrapporter oppheves, antall arbeidende timer innføres på lønningsbladene på sine respektive konti og summeres ved månedens slutt kontovis, hvorved man får beløpene ferdig fordelt. Lønningsbladene kan eventuelt summeres ca. 25de i måneden for å lette arbeidet ved selve månedsoppgjøret.

Til prøve. Longyear City, 24.9.1919.

S.W.

I grube 1 hadde som bekjent driften været nedlagt fra sommeren 1915.

I juli 1916 satte Store Norske gruben igang igjen under ledelse av bergingeniør Sigurd Rudie, (Bergakademi Freiberg), som hadde praksis fra tyske kullgruber.

Arctic Coal Company's gruberutine blev stort sett beholdt, bygget som den var på amerikanske sikkerhetsregler, med bl. a. sikkerhetslamper med petroleum som brennstoff. Som sprengstoff i kull bruktes Carbonitt, mens det for stensprengning også blev anvendt dynamitt. Dette blev regnet for helt forsvarlig, da det ikke var konstatert forekomst av gass i gruben i det hele tatt.

Efter grubeulykken januar 1920 blev sikkerhetsspørsmålet tatt opp til særlig behandling. Da eksplosjonen blev rapportert, oppholdt direktør Bay med overingeniør Westby og maskiningeniør Foss seg i U.S.A. for bl.a. å studere amerikansk kullgrubedrift. Mens herrene Bay og Foss efter programmet reiste til England efter rundturen i Statene, fikk overingeniøren i særoppdrag å studere de gjeldende amerikanske sikringsregler ved U.S. Bureau of Mines i Pittsburgh efter, sammen med direktør Bay, å ha besøkt B.o.M.'s kontor i Washington D.C., Mr. Rice. *

I Pittsburgh blev overingeniøren, se s. 156, særdeles venlig og hjelpsomt mottatt. Bureauets spesialist i sikring og redningsaksjoner, Mr. James W. Paul, viste meget stor interesse og skaffet kopier av de gjeldende amerikanske regler og forskjellige enkeltstaters særregler for kullgruber. Efter de foreliggende, utførlige telegrammer fra Spitsbergen mente han, at det var sandsynlig at grube 1 var rammet av en kullstøveksplisjon. Mr. Paul gav mange opplysninger om redningsarbeider under forskjellige forhold og presiserte nødvendigheten av grundig øvelse for surstoff-maskefolk.-

Materialet blev bearbeidet av overingeniøren, som vintersjef, vinteren 1920/21 og utformet i en rekke forslag til instruks, som blev sendt hovedkontoret med første båt 1921. Forslagene blev av direktøren forelagt styret og derefter oversendt til forskjellige sakkyndige til uttalelse, og blev så med få mest formelle endringer gjort gjeldende fra vinteren 1921/22.

Overingeniøren, forfatteren av instruksene, hadde intet å innvende mot de i Kristiania foretatte forandringer unntatt på ett punkt, nemlig i instruks nr. 11, Om ledelse av redningsarbeidet. Her heter det i pkt. A: "Vintersjefen eller eldste tilstedeværende funksjonær leder redningsarbeidet." Medens forslaget lød: "Vintersjefen eller eldste tilstedeværende overordnede funksjonær oppholder seg utenfor gruben og leder redningsarbeidet."

Netop dette punkt var blitt diskutert med B.o.M., som efter sin erfaring fra mange grubeulykker i U.S.A. hadde funnet det ønskelig presisere, at "lederen oppholder seg utenfor gruben." Bestemmelsen denne form har til hensikt å bremse på sjefen, som ellers antagelig vilde være den første til å trenge inn i gruben, om nogen måtte være i fare der. Den stedfortredende leder utenfor gruben vilde sandynlig mangle oversikt og autoritet. Men direktør og sakkyndige hadde altså en annen oppfatning enn de særdeles erfarne ingeniører Bureau of Mines.

George S. Rice, Chief Mining Engineer & Chairman of the Mine Safety Board of the B.o.M.

Instruksene blev som forslag sendt til direktør Bay med tidlig båt 1921, av ham forelagt styret og for endel av spesialinstruksenes vedkommende forelagt presumptivt sakkyndige til uttalelse. Med få og små forandringer blev instruksforslagene approbert og medtatt i hovedinstruks for vintersjefen 1921-1922. I denne hovedinstruks er nevnt ialt 13 instruks, som er medtatt i det følgende, fordi de fleste var gjeldende i en årrekke, eller gir viktige oppgaver over arbeidstider og akkordsatser.

1. Oversikt over arbeidstid vinteren 1921-1922.

Kontortid kl. 9 fm - 12 m, 1 em - 4, 5 em - 6 em
Lærens kontortid: 1-2 em., og 6-7 em.

Grubeskift:

1ste skift:	fra kl. 7 fm. - 3½ em	med ½ times pause
2det "	fra kl. 3½ em. - 12 natt	med ½ times pause
3die "	fra kl. 11 aft - 7½ morgen	med ½ times pause.

Alm. Utearbeide: fra kl. 8 fm - 1½ em med ½ times pause.
fra kl. 4 em = 7 em.

Taugbanefolk: fra kl. 12 m - 4 em.
fra kl. 8½ aft - 12½ nat.

Spisetider: Frokost: fra kl. 6 - 8 morgen.
Middag: fra kl. 2 - 4 em.
Aftens: fra kl. 8 - 9 aft.
Natmat: fra kl. 12 - 1 nat.

Messepersonale: 2 skift, fra kl. 5 morgen til kl. 9 aft.

Longyear City, den 22 september 1921.
Karl Bay.

2. Akkordsatser for gruben vintersesongen 1921-1922.

Conveyor lastere.

Kr. 2.- til kr. 3.- pr. ton for boring, lastning og flytning.

Drivning 4.20 m. bred kullstoll.

Kr. 30.- til kr. 40.- pr. meter

Hvis underkuttet av selskapet betales kr. 2,50 til kr. 4.- pr. ton for skytning og lastning.
(Det samme for lastning i Rum og Pillar.)

Ligsprængning i bistoller.

a). Maskinboring: kr. 6.- til kr. 8.- pr. kub. meter.
b). Håndboring: kr. 8.- til kr. 12.-

Muring bak conveyor, ca. 7 m. bred.

kr. 4,50 til kr. 6.- pr. kv. meter.

Sidestoller og små tverslag 2 m. bredde.

Underhakking og boring kr. 20.- til kr. 25.- pr. m.

Longyear City, den 24. september 1921.
Karl Bay.

3. AKKORD FOR TAUGBANLKJÖRING, fra 1/10-1921.

Mandskaps: Pålastningsstation : 3 mand og formand
1 vognsmörer etc.

Centralstatio: 2 mand og formand.

Vinkelstatio: 1 mand og formand.

ialt 7 mand i akkorden og 3 formand.

Der betales 5 öre pr. ton pr. mand, idet der regnes kr. 2.-
pr. time som mindstelön i denne akord (i motsetning til
kr. 1,75 som er mindstelön i vanlige akorder.

Longyear City, den 12. september 1921.

Karl Bay.

4. REGLEMENT for benyttelse av selskapets bäliger, messer,
spiserum og venterum.-

1. Almindelig gulvvask i arbeiderboligene utföres av selskapet ved barakkefolkene en gang ukentlig såfremt ikke tilgangen på vand stiller/seg hindrende iveien derfor. Forövrig skal barakkefolkene utföre den nödvendige feining.
2. Det pähviler barakkefolkene å sørge for at boligene til enhver tid er tilstrekkelig opvarmet, og at der altid findes varmt vaskevand i tilstrekkelig mengde i hver bolig.
3. Det pähviler arbeiderne at utvise störst mulig orden og renslighet og gjøre sit ytterste for at renholdet blir så lite besværlig som mulig.
4. Der må overalt utvises den störste forsiktighet med varme til forebyggelse av ildebrand.
5. Til å före kontroll med at renslighet og orden overholdes samt at matlagning og servering foregår på tilfredsstillende måte er der oppnevnt en komite på 3 medlemmer og hr.H.P.Finess, oppnevnt av selskapet.
6. Alle klager såvel vedrørende bespisnings- som boligforholdene må fremføres for komiteen, som straks har å undersøke hvorvidt klagen er berettiget eller ikke, og om nødvendig å forelegge den for selskapets överste representant på stedet.
7. Arbeiderne må således ikke henvende seg til barakkefolkene eller kjøkken- og spisesalsbetjeningen med besværinger eller klager, men alene til komitee.
8. Til andre klager end de der er fremført til komiteen kan selskapet ikke ta noget hensyn.

Longyear City, den 2 november 1920.

Sigurd Westby,

approbert Karl Bay

5. DRIFTSPROTOKOL FOR GRUBEN.

Over driften føres en protokol hvori innføres:

DAGLIG: antall skift, formenn og arbeidere, arbeidsplasser i drift. Eventuelle bemerkninger m.h.t. grubens sikkerhet, Bemerkninger om diverse arbeider i gruben (skinner, ledninger etc.)

UKENTLIG: resultat av inspeksjon av luftveien.
resultat av anemometermålingene.
forøvrig enhver usedvanlig hendelse.

Innførselen gjøres av jourhavende grubeingeniør og signeres av ham (initialer).

Protokollen forelegges direktøren eller hans stedfortreder en gang ukentlig.

Longyear City, den 26 februar 1921.
Sigurd Westby.

Approbert Karl Bay.

6. INSTRUKS ANGÅENDE GRUBEKARTER.

Over grubene utarbeides karter og profiler som følger:

1. OVERSIKTSKART i målestokk 1:1000. Originalkartet oppbevares på grubekontoret og føres å jour pr. 30/6 og 31/12 eller oftere. På kartet anføres i en sammenstilling av hvem målingen er utført med henvisning til vedkommende målebok. Etter originalkartet tegnes en tracing som holdes å jour på samme måte som originalkartet. Kopi sendes hovedkontoret pr. 30/6.
2. DRIFTSKART i målestokk 1:500 på solid tegnepapir helst oppklebet. Disse karter skal vise:
i plan alle utgravninger, alle bygninger ved grubeåpningene, det utgående nær grubeåpningene, alle målestasjoner, fortløpende nummerert, betegnet ved en liten sirkel med nummeret ved siden av f.eks.: 0 87.
høydettall, som betegner høyden i meter, ved alle grubeåpninger, nivåoverganger i stollene, tverslag, rum o.s.v. dato for målingen anføres ved stoller, tverslag o.s.v. kullagets tykkelse, betegnet ved en strek etterfulgt av et tall, som angir kullagets tykkelse i cm, f.eks. -95.
koter, fremstillende kulliggen, med ekvidistanse 1 m. Kartene beregnes og opptegnes i anleggets koordinatsystem.
3. PROFILER av hovedstoll, transportstoller, stenstoll, ventilasjonsstoller med angivelse av kullgangens forløp, samt stolltversnitt. Målestokk for lengder 1:500, for høyder 1:100.
4. Kart i 1:1000 over SPORARRANGEMENTS med angivelse av anvendt skinnevekt.
5. Kart i 1:1000 over faste ELEKTRISKE LEDNINGER, lampesteder, brytere, motorer, transformatorer og andre elektriske apparater og maskiner (Stasjonære). For dette kart anvendes spesielle betegnelser efter særskilt instruks.

Kartene over spor og elektriske ledninger etc. kan utføres med lyskopier av oversiktskartet som grunnelag.

Longyear City, den 29. november 1920.
Sigurd Westby.

Approbert Karl Bay.

7. INSTRUKS FOR BENYTTELSE AV FJELLHEISEN GRUBE 2.

1. Der er adgang for grubens mannskap til å benytte heisen til faring til og fra gruben i de dertil bestemte tider, nemlig:
(7-7 fm. og 3½ - 4 em, samt.....)
Utenfor disse tider må heisen kun benyttes av grubens oppsyn eller de der har spesiell tillatelse.
2. Mer enn 15 personer må ikke samtidig medfølge heisen. Hvis redskap medbringes under persontrafikk, regnes 70 kg for 1 mann.
3. Av- og påstigning under fart er forbudt.
4. Før persontransport begynner på skiftet skal heisen først kjøres en gang gjennom hele banen, så man får visshet for at alt er i orden.
5. Maskineriet, lineskiver, fordreline, tralle og forbindelser mellom tralle og fordreline skal eftersees daglig og smøring foretas omhyggelig hver dag.
6. Når heisen i lengere tid ikke har været benyttet, eller efter innskiftning av nye deler, må heisen ikke benyttes til mannskapsbefordring før den er prøvet for fuld belastning.
7. Det påligger enhver som måtte oppdage feil ved line, heis eller banelegeme straks å melde dette for stiger og heiskjører.
8. Signaler for kjøring er følgende:
tralle som skal opp til taugbanen: _____
tralle som skal ned: _____
stop: _____
Heiskjøreren har ikke lov til å kjøre på andre signaler. Han skal vente i 10 sekunder innen han setter heisen igang efterat signalet er mottatt. Hvis han er i tvil om han har oppfattet signal riktig, skal han ikke kjøre men vente på nytt signal. Ved materialtransport skal heiskjøreren varsles (i telefon) således at han ikke setter igang uten på signal fra det sted, hvor pålastningen foregår.
9. Før kjøring begynner skal heiskjøreren nøye undersøke om maskinen er i orden samt hvor trallen befinner seg.
10. Under persontrafikk bør der alltid ved siden av den faste heiskjører være et mannskap tilstede som er fuldt fortrolig med kjøring av heisen og som i påkommende tilfelle alltid kan innta den faste heiskjørers plass.
11. Under kjøring skal heiskjøreren ha all sin oppmerksomhet henvendt på banen samt amperemeteret. Det tillates ham ikke å passiare eller være opptatt med på annen måte sålenge maskinen er igang.
12. Heiskjøreren har ved slutten av hvert skift å innlevere rapport til stigeren over hvor mange turer der er kjørt, samt over mulig inntrufne uregelmessigheter.
13. Heiskjøreren fungerer også som lampemann ved gruben.

Longyear City, den 26. september 1921.

Karl Bay.

(Denne instruks er kopi av "Foreløbig instruks for heiskjøreren" utarbeidet av overingeniør Westby og grubeingeniør Marstrander, datert 19. oktober 1920.)

8. INSTRUKS FOR LAMPEMENNENE.

- A.1. Grubelamper må ikke utleveres uten mot kvittering i den dertil bestemte bok.
Er utleverte lamper blitt skadet må ny lampe ikke utleveres uten mot innlevering av den skadede. Det påligger lampemannen sammen med stigeren å undersøke om skaden kan legges vedkommende mann til last og gjøre merkningsherom i lampeboken.
2. Hver mann har sin bestemte lampe, som han får utlevert hos lampemannen ved begyndelsen av hver skift. Efter endt skift innleveres atter lampen.
3. I lampehuset skal hver lampe ha sin bestemte opphengningsplass og lampene skal henge i nummerorden.
4. Ved skiftets begyndelse skal alle lamper være pusset og fuldt ferdig til bruk.
5. Til lampehuset har ingen andre enn lampemannen og grubens oppsyn adgang.

- B.1. Lampemennene forestår ammunisjonsutdelingen.
2. Lampemennene har tilsynet med ammunisjonslagrene og er ansvarlig for at ingen uvedkommende får adgang til disse.
3. All ammunisjon som bringes til gruben fra hovedlageret skal straks bringes til grubens ammunisjonslager. Kun et så stort kvantum sprengstoff som antagelig vil medgå i løpet av skiftet, kan oppbevares i lampehuset.
3. Efter skiftets slutt skal lampemennene innlevere til stigeren detaljert oppgave over den på skiftet forbrukte ammunisjon på samtlige arbeidsplasser.
4. Den siste i måneden skal lampemennene med overstigeren oppta fullstendig opptelling av grubens sprengstoff. Resultatet av denne opptelling skal stemme nøyaktig med inngått og forbrukt sprengstoff i månedens løp. For kontrollens skyld får hver lampemann sitt bestemte ammunisjonslager å forvalte.

- C.1. Lampemennene har å holde husene ved gruben rengjort og i orden. Likeledes skal de sørge for at det til stadighet finnes vand i barakkene.
- Finnes det hester ved gruben har lampemennene på sit skift å passe hestene med foring, puss, rengjøring av stallen, samt alt til hestepass hørende arbejde.

- D. Lampemennene fungerer likeledes som heiskjörere ved gruben. Forövrig har lampemennene å rette seg efter den til enhver tid gjeldende instruks.

Longyear City, 24. september 1921.

(Denne instruks er kopi av "Instruks for lampemennene" utarbeidet av overingeniör Westby og grubeingeniör Narstrand, datert 19. oktober 1920.)

Avsnitt B utgikk fra 1. oktober 1921, da funksjonen blev overtatt av særskilt ansatte lagerfolk. SW.

A. Kullfri bergart.

For sprengning av kulfri bergart i rum, som ikke står i forbindelse med kulgrube, iakttas de til enhver tid i Norge for grubedrift gjeldende sprengningsregler (f.t. av 23/12-1910.)

Det må således iakttas at når et skudd skal avfyres skal skytebasen varsle alle som er i nærheten.

Ved ladning av borhull skal kun brukes ladestok av tre.

Fenghetter skal oppbevares i særskilte ~~fat~~esker, adskilt fra det øvrige sprengstoff inntil de skal brukes.

Ved påsetning av fenghetter skal alltid brukes luntetang.

Sprengstoffpatroner skal ikke presses inn i et borhull som er for trangt.

B. K U L L.

For sprengning av kull (eller kullfri bergart, hvor rummet står i umiddelbar forbindelse med kullgrube) gjelder de samme sprengningsregler - forsåvidt de kan komme til anvendelse - med følgende skjerpelser:

§ 1. Sprengstoff.

Der må kuh benyttes sprængstoffer, som ved offentlig eller dermed likestillet prøvestasjon er godkjendt som sikre i kullgruber ("sikkerhetssprængstoffer") eller som efter sin sammensetning nødvendigvis må tilfredsstille de for sikkerhetssprængstoffer oppstilte fordringer.

Untagelse herfra kan kun gjøres efter særskilt bemyndigelse av grubeingeniören for hvert enkelt tilfelle, hvor eksplosjonsfare må ansees utelukket.

Sprengstoff skal oppbevares og utleveres overensstemmende med de til enhver tid i Norge gjeldende regler (f.t. av 23/12-1910).

Der anordnes skarp regnskapsmessig kontroll med innkommet, utlevert og forbrukt sprengstoff såvel ved hovedlageret som ved fordelingslagrene. For hvert lager skal der utpekes en bestemt mann, som er ansvarlig for dette.

Der bør ikke brukes svakere fenghetter enn nr. 6 eller ikke svakere enn de fabrikken foreskriver.

§ 2. "Ansettelse" av borhull.

Stigerne og skytebasene skal oppøve minererne i å ansette borhullene riktig. Herunder må særskilt has for øye, at der under senere riktig ladning av borhullet blir tilstrekkelig avstand fra sprengstoff til nærmeste punkt av fri luft.

Borhuller må aldrig ansettes i kull i hel vegg, medmindre der er underhakked med hakke eller maskin, og borhullet må da ~~ikke~~ være minst 15 cm kortere enn underkuttet.

Kulligg som gjenstår efter kuttermaskinene, skal i almindelighet hakkes løs, men kan skytes, når den er så tykk, at den kan bores fra siden med maskin.

Boring i heng og ligg må -med undtagelse avsistnevnte tilfelle - kun finde sted i kullfri bergart og hullene må, efter hovedregelen om sprengstogfets afstand fra fri luft, i almindelighet ansettes temmelig steile eller lades således at ladningen står i forhold til hvad der skal brytes.

§ 3. Ladning av borhull.

Det tillåtes kun skytebaser å lade og forlade borhull samt avfyre skudd. Skytebasene er ansvarlig for, at alle borhuller riktig satt særlig med hensyn til regelen i § 2 om tilstrekkelig avstand fra sprengstoff til fri luft, således at ikke skuddet blåser ut korteste vei. Ved patroner av diameter 32 mm må der i intet tilfelle lades mere, enn at avstanden fra sprengstoff til nærmeste punkt av fri luft blir større enn ladningen selv er lang. -skytebasene skal nekte å lade ethvert hull, som ikke er forskriftsmessig.

For ladningen gjelder følgende regler:

- a) Ladningen må være tilstrekkelig stor til at hullet "bryter", således at de farlige utblåsere kan unngåes, og på samme tid ikke større, enn netop nødvendig for brytning.
- b) "Brenning" av borhull er ikke tillatt.
- c) Ladningen må ved patroner av 32 mm diameter aldrig være større enn halvparten av borhullets lengde.
- d) Til forladning er det strengt forbudt å benytte noget-somhelst annet materiale enn de ferdiglagede sandforladninger.
- e) Forladningen skal fylle hullet helt til munningen eller være minst så lang som sprengstoffladningen.
- f) Ladningens størrelse må ikke overstige sprengstoffets garanterte sikkerhetsgrense overfor kullstøv med mere enn 50%. (Den garanterte sikkerhetsgrense refererer seg til skudd avfyrt fra "kanon" uten forladning i kullstøvblandet luft.

Sikkerhetsgrense for "Ammonkarbonit B" er 550 gram
" " " "Detonit 14" er 500 ")

To patroner er nok i borhull i underkuttet kull ved stoll drift og 1 a 1½ patron er som regel nok i borhull i sidestrosse.

§ 4. Skytning.

Skytning må ikke finde sted, før arbeidsstedet er fordret rent for kullsubb, og kullstøv i luften er ventilert bort eller har fått tid til å slå seg ned, således at eksplosjonsfare ved på forhånd kullstøvrisk luft må ansees utelukket.

Stempler og "trepakker" som skal fjernes, må ikke skytes ned, men borttages med "Sylvester".

Løse sten eller kullblokker må ikke sprenges ned frittliggende, kun med løst materiale dekkede patroner, men må bores efter de almindelige regler. Kullblokker skal kun bores efter stigerens anvisning.

Hvis et skudd har "forsaget", må det ikke bringes til eksplosjon ved at der ovenpå forladningen anbringes en ny tennpatron. Heller ikke må man forsøke å få sprengstoffet ut av borhullet. Et nytt hull kan derimot bores ved siden av i minst 30 cm avstand idet stigeren varsles.

Skytebasene skal melde til stigeren ethvert borhull, som ikke er forskriftsmessig og enhver "forsager" og "utblåser". Efter en utblåser må intet skudd avfyres på samme arbeidssted

med kullstøv, således at en opphvirring av støv eller utelukket.

för dette er inspisert av stiger og grubeingeniør.

Grubeingeniören skal forvisse seg om at stigerne og skytebasene har den rette forståelse av dette reglement.

Longyear City, den 24. september 1921.

Karl Bay.

(Denne instruks er i det vesentlige som foreslått av de grubeingeniører, sakkyndige bergmester Münster og sprengstoffinspektør Tharaldsen, som igjen hadde omarbeidet et forslag fra overingeniør Westby av 15. desember 1920.

Se forøvrig s.).

10. F O R H O L D S R E G L E R M O T K U L L S T Ö V .

Kullstövfarens må motarbeides ved:

- a) at man søker å begrense ansamling av kullstöv.
- b) at man søker å unngå opphvirvling av kullstöv i luften
- c) sikkerhetsforanstaltninger likeoverfor luft, hvori kullstöv allerede er opphvirvlet.
- d) nøytralisering av kullstøvluftens eksplosjonsevne.
- e) begrensning av allerede oppståtte eksplosjoner.

A. Ansamling av kullstöv.

- § 1. Se instruks for sprengning.
- § 2. Sålen ved transportveier og andre steder, hvor det sees at stöv ansamles, skal til bestemte tider opprenskes.

B. Opphvirvling av kullstöv.

- § 3. Ventilasjonen må ikke være så sterk, at kullstöv rives løs og hvirvles opp.
- § 4. Der må ikke samtidig avfyres så mange skudd, at luftbølgen kan få makt til å rive løs kullstöv.
- § 5. Man må søke å unngå utblåsere og for store ladninger.

C. Luft med kullstöv.

- § 6. Eksploderbar kullstøvluft må snarest uskadeliggjøres ved at kullstøvet gis tid til avsetning, eller ved nedslag med vanddamp, eller ved oppblanding med sne, aske, stenstöv eller på annen måte.
- § 7. Skytning må efter Sprengningsinstruksens § 4 ikke finne sted når luften ved arbeidsstedet inneholder eksploderbare mengder kullstöv. Dette gjelder også elektrisk antenning.

D. Nøytralisasjon av kullstøvet.

- § 8. Kullstøvluftens eksplosjonsevne oppheves eller nedsettes sterkt, når kullstøvet blannes med sne eller stenstöv, således at blanningen ikke inneholder over 40% brennbare bestanddeler.
- § 9. Sneen må enten være aldeles tørr og finkornet-let, således at den opphvirvles sammen med kullstøvet, eller den må ha klabbet seg i blanning med kullstøvet, således at en opphvirvling av dette alene er utelukket.

Kullstöv.

- § 10. Stenstøvet må være så finkornet, at 50 vektprosent går gjennom sikteduk no. 200 (med 200 masker pr. lineær tomme). Der kan benyttes grovere stenstøv med opptil 75 % bestanddeler grovere enn sikt no. 200, men da må der benyttes så meget mere derav, at finstøvmengden blir uforandret.
- § 11. Ved arbeidssteder, transportveier og andre steder i gruben, hvor kullstøv kan sees, skal dette til forebyggelse av dannelsen av eksplosjonsfarlig kullstøvluft nøytraliseres som ovenfor beskrevet, således at støvblanningen til enhver tid er eksplosjonssikker.
- § 12. Støvet i grubens transportveier og rum forøvrig undersøkes på brennbare bestanddeler hver måned, og protokoll over resultatet føres av grubeingeniøren. Prøver tas som gjennomsnittsprøver over betydelige veilengder eller arealer og siktes gjennom duk no. 28. En avveiet mengde av det utsiktede tørres ved 100 °C. til konstant vekt. Vekttapet regnes som fuktighet. Dermed glødes den tørrede rest i åpen digel til konstant vekt. Glødetapet regnes som brennbare bestanddeler.

E. Begrensning av eksplosjoner.

- § 13. Oppståede kullstøvekspløsjoner bør søkes begrenset derved at der på passende steder anbringes stenstøv- eller snebarrierer, hvis funksjonering til enhver tid sikres.

Longyear City, 24. september 1921.

Karl Bay.

(Denne instruks er som foreslået av de sakkyndige bergmester Münster og ildsfarlighetsinspektør Tharaldsen, som igjen hadde bygget på et forslag fra overingeniør Westby, av 7 april 1921.

Se forøvrig s.)

11. INSTRUKS FOR LEDELSE AV REDNINGSA- ARBEIDE I GRUBENE, HVOR UNDER SURSTOFFAPPARATER MÅ BRUKES.

A. VINTERSJEFEN - eller eldste tilstedeværende funksjonær - LEDER REDNINGSAARBEIDET.

1. Så snart der meldes noen hendelse, som synes å skulle nødvendiggjøre anvendelse av redningsmannskap med surstoffmasker, skal vintersjefen eller i hans fravær eldste tilstedeværende høyere funksjonær, grubeingeniør eller formann sørge for følgende:
 - a) tilkalle alle som er øvet i bruken av surstoffapparater.
 - b) tilkalle legen.
 - c) tilkalle alle formenn, heiskjørerere og skytebasar.
2. Ingen tillates å gå inn i gruben eller den del av gruben som ansees usikker, for å delta i redningsarbeidet, med mindre vedkommende har tillatelse av fungerende leder av redningsarbeidet. Medens redningsarbeidet pågår, skal vakt settes ved grubens innganger og notere enhver som passerer inn og ut gruben. Kun sådanne personer som er øvet i bruken av surstoffapparater, skal gis tillatelse til å gå inn i gruben for å arbeide med surstoffapparater.
3. ~~Før et lag forsynet med surstoffapparater, herefter kort betegnet "Protolag", da de anvendte surstoffapparater er~~

Redningsarbeide.

3. Før et lag forsynt med surstoffapparater, herefter kort betegnet "Protolag", da de anvendte surstoffapparater er av Proto-typen, sendes inn i gruben, skal lagets anfører gis klar instruks om hvilken vei (rute) laget skal følge og hvad der skal forsøkes utrettet. Hvis lagets anfører ikke personlig helt er kjendt i gruben, skal den foreskrevne rute avmerkes på et kart, som lagsføreren skal ta med seg.
4. Legen skal være tilstede ved grubeinngangen mens Protolaget er i arbeide, medmindre hans nærvar andre steder er mere påkrevet. Legen skal undersøke hvert av de medlemmer av et Protolag som har til hensikt å gå inn i gruben til en ny, annen, arbeidsperiode efter å være kommet ut efter første arbeidsperiode med protoapparatet.
5. Så snart som mulig skal en basis, eller flere, etableres i frisk luft, men så nær den sone, hvor luften formodes farlig som sikkerhetshensyn tilsier. Enhver sådan basis skal såvidt mulig stå i telefonforbindelse med grubeinngangen, eller ha annen bekvem meddelelsesmåte. Ved hver sådan basis skal så snart som mulig posteres:
 - a) to mann, av hvilke ialle fall den ene er bekjendt med protoapparatet og kan anlegge foreløbige forbindinger, samt foreta opplivningsforsøk.,
 - b) et reserve protolag
 - c) bærer og kulloxydprøveapparater.

B. LAGSFØREREN.

1. Lagsføreren skal ikke la sit lag gå inn i gruben før han har fått instruks fra lederen av redningsarbeidet. Lagsføreren skal ta med seg i gruben et kart, hvorpå ruten er klart avmerket, medmindre han selv er fullstendig kjendt i gruben og kjendt med den foreskrevne rute.
2. Lagsføreren skal ikke personlig delta i arbeidet. Han skal ha hele sin oppmerksomhet henvendt på ledelsen av laget, og på å overvåke dettes sikkerhet. Han skal undersøke heng og støtter underveis innover, og hvis det skulde være sandsynlighet for ras, skal han ikke gå videre, før laget har gjort stedet sikkert å passere. Han skal ikke føre laget gjennom noen passasje, som er mindre enn to fot i høyde og tre fot i bredde, medmindre dette er uomgjengelig nødvendig.
3. Når luften er klar, skal lagsføreren, hvor to eller flere veier møtes, angi ruten tydelig ved å tegne piler med med kritt. Når veien er røkfylt skal lagsføreren påse, at et redningstaug fører inn i gruben fra frisk luft, og han skal ikke tillate noget medlem av laget å bevege seg utenfor rekkevidde av tauget. Hvis taug ikke forefinnes, skal lagsføreren ikke gå videre, for enhver vei, gang, som fører bort fra ruten, er sperret tvers over åpningen.
4. Før laget går inn i gruben skal lagsføreren prøve, eller påse prøvet, ethvert surstoffapparat i laget. Han skal efterse lagets utrustning, og umiddelbart før laget går inn i luft, hvor surstoffapparatene må brukes, skal han forvise seg om, at alle funksjonerer som de skal.
5. Mens surstoffapparatene er i bruk, skal lagsføreren, som skal ha et ur med seg, avlese surstofftrykket omtrent hvert tyvende minutt, og han skal påbegynne tilbaketuren i god tid. Under gang skal laget ikke bevege seg hurtigere enn den langsomste mann i laget.

C. P R O T O L A G E T S M E D L E M M E R.

1. Medlemmer av laget skal i almindelighet bruke de foreskrevne signaler, se nedenfor, ved innbyrdes meddelelser.
2. Under gang med surstoffapparater skal hvert medlem av laget beholde den plass han fikk seg tildelt ved inndelingen. Hvis noen synes at laget går for fort, eller på nogensomhelst måte føler seg uvel, eller merker at hans protoapparat ikke funksjonerer tilfredsstillende, skal han straks gi signalet for "Hjelp."
3. Ingen må påbegynne en ny, annen arbeidsperiode med surstoffapparat, før han er blitt undersøkt av legen, eller av en annen kompetent mann, dersom legen ikke er tilstede.

S I G N A L E R:

For lagsmedlemmer seg imellem.

- 1 rop : "Hjelp" eller: "Her er noe iveien."
- 2 rop : "Stans". Hvis intet svar kommer på tilrop, skal alltid forsettes, at "Hjelp" trenges.
- 3 rop : "Kom tilbake."
- 4 rop : "Gå fremad."
- 5 rop : "Er noen der?" eller: "Kan De høre?"

Elektriske signaler:

- 1 ring: "Hjelp" eller "Her er noe iveien."
- 2 ring: "Ikke forstått." eller: "Gjenta signalet."
- 3 ring: "Nei."
- 4 ring: "Ja" eller "Alt iorden".
- 5 ring: Oppringning eller avslutning.

Longyear City, 24 september 1921.

Karl Bay.

(Denne instruks er kopi av "Instruks for ledelse av redningsarbeide" utarbeidet av overingeniør Westby, datert 7/4-1921, se forövr. s.)

12. I N S T R U K S F O R B R U K E N A V "P R O T O - A P P A R A T E T."

Apparatet vil forsyne bærereren med kunstig luft helt uavhengig av den omgivende atmosfære, inntil 2 timer ad gangen, på en sådan måte at bærereren er ganske sikker selv i de giftigste gassarter. Prinsippet for apparater består i at bærereren stadig innånder den samme luft om igjen, idet kullsyren fjernes, når man puster ut, og på samme tid tilføres det nødvendige kvantum surstoff, så at luften blir renset og skikket til innånding om igjen.

K O N S T R U K S J O N.

To stålsylindere (B B) som hver inneholder 5 kubikkfot surstoffgass sammenpresset til 120 atmosfærers trykk, forsynet med en hovedventil (H) som er felles for begge sylindere.

En reduktionsventil (C) er anbragt på utløpet og er således innstillet, at den leverer $1\frac{1}{2}$ til 2 liter surstoff

En reduksjonsventil (C) er anbragt på utløpet og er således innstillet, at den leverer jevnt istil 2 liter surstoff i minuttet uavhengig av trykket i sylindrene. Reduksjonsventilen er forsynt med en forbislippningsventil (I) således at bærer, dersom reduksjonsventilen av en eller annen grunn skulde slå klink, selv kan skaffe seg surstoff ved å skru på forbislippningsventilen (I).

Reduksjonsventilen leverer surstoff gjennom den bøyelige slange (F) til pustesekken (D) som bæres på brystet. Der er desforuten en annen forbindelse ved V til hvilken er forbundet en særskilt bøyelig høytrykkslange (W) på hvis motsatte ende er anbragt en trykmåler (manometer) P, som bæres i en lomme på sekken klar til eftersyn til enhver tid. Bærer ser på denne trykmåler fra tid til annen, akkurat som han vilde se på klokken for å holde rede på surstoffbeholdningen og dens varighet.

Forbindelsen V er også forsynt med en liten ventil, hvis hensikt er å sette bærer i stand til å stenge for surstoffet, hvis trykmåleren eller dens slange skulde bli beskadiget.

Pustesekken D består av sterk vulkanisert gummi, med en ytre beskyttelsessekk av sterk, garvet seilduk. Gummisekken har to avdelinger som imidlertid står i innbyrdes forbindelse nær bunden av sekken. På øverste høyre hjørne har sekken en spyttsamler og kjele Z og en utslippningsventil K hvorigjennom kan utslippes luft, hvis for meget skulde være levert av reduksjonsventilen, og på øverste venstre hjørne har sekken en forbindelse H samt en mindre forbindelse N for surstofffor- syning fra sylindrene. Sekkens åpning er lukket ved hjelp av metallklemmer med vingemuttere O.

Munnstykke og neseklemme. Munnstykket som er slik formet at det passer inn mellom lepper og tanngater er av myk vulkanisert gummi, festet til forbindelsesstykket R av metall. Til forbindelsesstykket R er også festet sterke riflede slanger K til hvis ytre ende er festet utåndingsventilen S og innåndingsventilen T. Disse ventiler er av glass og er overordentlig følsomme. Ventilene er ved L og M skruet til pustesekken. Neseklemmen brukes til å lukke nesen og skrues sammen over neseborene.

Rokbriller brukes i røk eller andre gasser som angriper øynene. Brillene kan bæres sammen med munnstykket og neseklemmen. Til topphetten er munnstykket festet ved remmer så det holdes sikkert i stilling.

ANVISNING TIL BRUK.

Stålsylindrene lades med surstoff til et trykk av 120 atmosfærer og reduksjonsventilen med sine slanger o.s.v. skrues på nippelen ved H. Sylindrene inneholder tilsammen ca. 10 kubik- fot surstoff ved 120 atm. trykk, tilstrekkelig for 2 timer. Ved mindre trykk i sylindrene BB varer surstoffet i forholdsvis kortere tid, f.eks. når 120 atm. varer i 2 timer, vil 60 atm. vare i 1 time o.s.v. Se vel efter at alle ventiler og forbindelser på sylindre og andre deler er aldeles tette og uten lekk, så man ikke mister surstoffet. For å finne en lekkasje, legger man vedkommende del i vann. Bobler vil da vise lekken, hvis der er noen.

Hvorledes pustesekken lades.

Innersiden av åpningen i gummisekken bør bestrykes med grafitt forat ikke kantene skal klebe sammen om sekken blir hengende uåpnet i lengere tid.

I hver avdeling i sekken has 1 kg kaustikk soda av ren kvalitet, hvorefter åpningen straks gjenskrues ved metaliklemmene og vingemutrene. Hvis apparatet ikke skal brukes med det samme må den medfølgende gummipropp settes inn i munnstykket for å hindre luften adgang til sodaen, så denne kan holde seg uforandret til man skal bruke den. På denne måte kan apparatet holdes klart til bruk i lengere tid uten at sodaen blir ubrukelig. Men det er sikrest en gang imellem å forvise seg om at sodaen ikke er blitt utjenlig på grunn av luftens tilgang. Hvis sodastykkene rasler og ligger løse, når man ryster sekken, er sodaen i god stand. Hvis stykkene derimot klumper seg sammen, må det ny soda til.

Spyttsamleren Z er omgitt av en kjølekappe. Rummet mellom spytt-samler og kjølekappe er fylt med bomull som er innsatt med en blanning av metyl og vann for avkjølingens skyld.

Pass på at inn- og utgangsventilene T og S samt forbindelsene H er tett tilskrudd.

Den lille utslipningsventil K skal kun brukes - ved å trykkes ned med en finger - når sekken blir for meget oppblåst p.g. av for stor surstofftilførsel. Dette kan hende fra tid til annen, idet reduksjonsventilen er innstillet på å levere litt mere surstoff enn bærereren egentlig behøver. Når utslipningsventilen brukes, kan man presse sekken sammen med hånden for at det skal gå fortere. Dette er en forsiktighetsregel, da man på denne måte kan fjerne det kvelstoff, som undertiden finnes i surstoffet.

U T R U S T N I N G.

Hele apparatet er festet til et bredt belte rundt livet. Til beltet er desuten festet en rem som skal tredes gjennom et par smygstoler på undersiden av pustesekken for å holde denne i stilling, når man bøyer seg eller kryper o.s.v. Det hører likeledes med et par skulderremmer med spenner som kan reguleres efter bærerens høyde.

Når apparatet skal brukes, henges det, på forhånd sammenskruet, overskuldrene, beltet tilspennes og proppen tas ut av munnstykket. Med det samme munnstykket er puttet i munnen, må hovedventilen H åpnes en omgang, og det nødvendige surstoff vil da ströme inn i sekken.

Det kan tilrådes å åpne forbislippningsventilen I litt for å få sekken fylt til en begyndelse, men denne ventil bör igjen skrues fast til og ikke åpnes undtagen i nødstilfelle, d.v.s. kun hvis sekken blir tømt. - Man vil nu kunne puste uten vanskelighet. Det anbefales å ryste opp nedre del av sekken f.eks. hver 20 minutter for å røre på sodaen litt, så den lettere vil oppta kullsyregassen. Hvor man arbeider i høy temperatur må man huske vel på å ryste på sodaen.

Bruken av forbislippningsventilen er allerede blitt forklart. Skulde reduksjonsventilen C på en eller annen måte slå klikk, må bærereren skru litt på forbislippningsventilen fra tid til annen for å få den nødvendige surstoffmengde, men som før sagt dette gjøres kun når sekken holder på å bli tom.

Den beste veiledning m, h, t, den mengde surstoff man slipper inn i dette tilfelle har man i selve sekkens grad av fylldning. Den vil finnes tilfredsstillende om den holdes måtelig spent. Hvis den er for full, blir det tungt å puste, fordi man puster mot et trykk.

Når apparatet er brukt bør sodaen kastes straks. Hvis man forsømmer dette, må sodaen oppløses med varmt vann før ny soda kan legges inn. Kaustiksoda vil ikke skade vulkanisert gummi, men den vil derimot skade seilduk og lær og brenne huden, hvis den får ligge litt.

Når man tømmer ut kaustiksodaen må man skru av og fjerne utslipningsventilen K og passe på at ingen soda får bli liggende i noen av de fire skruåpninger KLM.

Skal apparatet brukes påny med en gang, kan det straks lades med kaustiksoda. Men hvis man bare skal lade for å ha det klart til bruk en annen gang, bør gummisekken vaskes grundig med varmt vann og avtørres innvendig med et tørt håndklede. Når man tømmer eller fylder gummisekken med kaustiksoda, må sekken alltid tas ut av seildukssekken.

Til enhver som ikke kjenner apparatet.

Ingen må forsøke å gå inn på et farlig sted før han i alle deler kjenner apparatet. Heller ikke bør bereren være borte fra frisk luft på et farlig sted i et lengere tidsrum enn han virkelig har forsøkt under øvelse med apparatet.

Bruk ikke olje eller fett til å smøre surstoffsyndrenes ventiler, trykkmåler eller regulator. La det ikke komme olje eller fett på gummisekken. Etter hver dags bruk bør munnstykket avvaskes med grønsepe og vann. Derved bevares gummien foruten at den blir rensset.

Rökbriller brukes i rök eller gass som skader öynene. Man må på forhånd tilpasse brillene så de blir lufttette. Hvis man fukter gummiringene blir tettheten bedre. Man bör fukte glimmerplatene för man setter brillene på seg för å hindre at de dugger.

Reduksjonsventilen er innstillet fra fabrikk og bör ikke forandres medmindre det viser seg at ikke tilstrekkelig meget surstoff passerer ventilen. Kommer det forlite, må skruen A skrues litt inn, kommer det för meget, må mutteren lösnes eller skrues litt ut. Det skal svært liten förändring til ENTEN man skruer inn eller ut.

Longyear City, den 24. september 1921.
Karl Bay.

(Denne instruks er kopi av Instruks om Protoapparatet, oversatt og bearbejdet efter Siebe, Gorman & Co.s Instructions, datert Longyear City, 9 juni 1920, av overingeniör Westby.)

13. KUNSTIG-ÅNDEDRETT.

f.eks. ved bevisstlöshet efter elektrisk stöt.

Send bud efter legen.

Klär som strammer om hals, bryst og liv lösnes. Legg pasienten på rygg med en rull f.eks. en sammenrullet jakke under skuldrene, så brystet heves noget. En hjælper trekker tungen frem og holder den fast. En hjælper legger seg på kne ved pasientens hode, griper om armene ovenfor albuen og förer dem oppover hode og helt ned til gulvet. Efter et par sekunders förlop förer han dem atter ned og trykker dem jevnt og fast men ikke voldsomt mot sidene av brystkassen. Denne bevegelse gjentas regelmessig i samme takt som almindelig åndedrett, omtrent 15 ganger i minuttet.

Fortsett med kunstig åndedrett om nødvendig i flere timer.

Når åndedrettet er i god gang, søk da å fremkalde varme og blodomløp ved gnidning, varmeklasker, varme drikker.

Bevisstløshet efter elektrisk stød kan undertiden heves ved f.eks. å rope kraftig like i øret på den bevisstløse eller gi ham et par kraftige slag under fotsålen.

Longyear City, den 24 september 1921.
Karl Bay.

(Denne instruks er kopi av Instruks om Kunstig Åndedrett utarbeidet efter amerikanske regler, i samarbeide med verkslegen, av overingeniør Westby, datert 9/6-1920.)

- - - - -

Bemerkninger ang. noen av de foran gjengitte "13" instruks.

ad 9. Instruks for sprengning, har gjennomgått en viss utvikling. Forslag til Instruks for sprengning av 15. desember 1920 blev oppsatt av overingeniør Westby i samarbeide med grubeingeniørene Marstrander og Grøndahl og med stigerne Lofthus og Rugaas, og i overensstemmelse med de gjeldende britiske og amerikanske forskrifter. Det var sålydende:

I gruben brukes i almindelighet kun karbonitt som sprengstoff. Ved ren stensprengning kan dog dynamitt anvendes, men kun efter særskilt bemyndigelse av grubeingeniøren i hvert enkelt tilfelle.

(Denne tillatelse til bruk av dynamitt gjaldt kun til grube 2, som da var under utrustning, blev satt i regulær drift ut på vårparten 1921. Da blev enhver bruk av dynamitt i gruben kategorisk forbudt.)

Sprengning av kull må kun foretas efter at kullene er underkuttet med hakke eller maskin. Borhullet må være minst 15 cm kortere enn underkuttet. M.h.t. plassering av borhullene gis fornøden anvisning av stigeren.

Ladningen må stå i forhold til hvad skuddet skal bryte, 2-to- patroner i skuddet er tilstrekkelig for underkuttet stolladrift, 1 til 1½ patron er som regel nok for drift av rum eller langvegg (Conveyor). Mere enn 4 patroner må ikke brukes i noget skudd. For karbonitt brukes fenghette nr. 6.

Forladningen skal være minst halvparten av borhullets lengde og skal fylde hullet til munningen. Til forladning brukes kun de ferdiglagede sandforladninger. Det er strengt forbudt å bruke kullsubb eller stöv til forladning ved nogensomhelst skytning i gruben. For hver gang der skytes, må arbeidsstedet være fordret rent for og rensset for kullsubb og stöv.

Ved sprengning av stenligg skytes kun opp og ned-hull og ladningen avpasses efter borhullets lengde, ikke over halvparten av dettes lengde. Største tillatte ladning er 4 patroner karbonitt i skuddet.

Ved hengsprengning skal største tillatte ladning være 4 patroner karbonitt. Skytning foregår uten forutgående brenning av hullene.

Kulligg som står igjen efter kuttermaskinene skytes kun når den er så tykk, at den kan bortes fra siden med bormaskin. Regler for ladning og skytning er da som for underkuttet kull. Er kulliggen ikke så tykk, skal den hakkes løs uten skytning.

Bakstempler og trepakkerson skal fjernes, skytes ikke men

borttas med "Sylvester".

Alle skudd skal lades, forlades og avfyres av skytebasen, som skal påse at borhullene er plassert riktig, og nekte å lade noget borhull (nekte å bruke til sprengning) som ikke er riktig satt.

Når et skudd skal avfyres, skal skytebasen varske alle som er i nærheten.

Ved ladning av borhull skal kun brukes ladestokk av tre.

Fengheter skal oppbevares i særskilte esker, adskilt fra det øvrige sprengstoff inntil de skal brukes.

Ved påsetning av fenghette skal alltid anvendes luntetang. Sprengstoffpatroner skal ikke presses inn i borhull som er for trangt.

Når et skudd ikke vil gå av, må ingen nærme seg for minst tyve minutter er gått. Intet forsøk må gjøres for å få sprengstoffet ut av borhullet. Et nytt hull kan bores ved siden av i en avstand av minst 30 cm.

Skytebasene skal melde av til stigeren ethvert borhull som ikke er plassert riktig, og ethvert skudd som ikke har trent riktig. Likeledes skal enhver utblåser straks anmeldes til stigeren og intet skudd må avfyres på samme arbeids-
steds-
sted, for stedet er inspisert av stiger og grubeingen-
iør.

Sprettskytning skal ikke foretas på strossene med mindre sprettingen krever minst to skudd. Ellers skal blokkene hakkes.

Longyear City, 15 desember 1920.

Sigurd Westby.

Efter de sakkyndiges gjennomgåelse fikk instruks den form som har direktør Bays underskrift av 24. september 1921, nr. 9.

I ny utgave av Instruks for Sprengning av 1928 er et avsnitt A. Kullfrig bergart - gitt følgende tilføyelse:

Sprengstoff på arbeidsstedene.

Det er forbudt å ta med mere sprengstoff, lunte og fengheter på arbeidsstedet enn der vanligvis medgår på skiftet. På hvert arbeidssted skal der til enhver tid være en mobil kasse til oppbevaring av sprengstoff. Kassen skal være forsynt med løkk. Der skal også i kassen være et eget rum fra sprengstoffet fullstendig adskilt rum for oppbevaring av fengheter. Det påhviler stigerne nøye å påse at hvert arbeidssted har kasse. Arbeiderne skal likeledes uoppholdelig rapportere til stigerne hvis kasser mangler eller om de er istykker.

Den siste passus i § 1 er forandret til å lyde: For skytning med sikkerhetssprengstoff skal der brukes fenghette nr. 8.-

I § 2 er siste del fra "Kulligg som gjenstår o.s.v." sløffet og isteden er kommet: Intet hull skal lades eller skytes når taket er for tungt d.v.s. hvis avstanden fra bunden av hullet målt lodrett på borretningen ikke treffer fri flate (utslag) innen en avstand som ikke i noget tilfelle må overstige 1,3 m. Hvor skytning i faststuf tillates skal der aldri bores lengere hull enn 1,5 m.

I § 3 er første avsnitt litt omredigert og lyder: Det tillates kun skytebasen og andre som får særskilt tillatelse å lade og forlade borhull samt avfyre skudd. Skytterne er ansvarlig for at alle borhull er riktig satt, særlig m.h.p.

regelen i §2 om tilstrekkelig avstand fra sprengstoff til fri luft. Skytterne skal nekte å lade ethvert hull, der ikke er forskriftsmessig. - Og tilslutt i denne paragraf er tilføyet:

1 patron kullkarbonitt veier 110 gram, 1 patron stenkarbonitt veier 70 gram.

I §4 er efter ordet Sylvester tilføyet: uten efter spesiell tillatelse av stigeren i hvert enkelt tilfelle.

Forøvrig uforandret.

Instruks for lampemennene. - Elektriske grubelamper.

1. Hver arbeider har sin med nummer forsynte lampe som han får utlevert av lampemannen ved begynnelsen av hvert skift. Efter endt skift innleveres atter lampen.
2. Hver arbeider er ansvarlig for sin lampe. Er en lampe beskadiget, utleveres en ny kun mot innlevering av den skadede. Det påligger lampemennene i forbindelse med stigerne å undersøke om skaden kan legges vedkommende mann tillast, og i tilfelle underrette kontoret herom.
3. I lampehuset skal hver lampe ha sin bestemte plass og lampene skal henges i nummerorden på det dertil oppsatte stativ.
4. Ved skiftets begyndelse skal alle lamper være godt pusset og fuldt ferdige til bruk. De skal ved utleveringen være tendt.
5. Til lampehuset har ingen annen enn lampemennene og grubens oppsyn adgang i tidene utenfor innleverings- og utleverings-tiden for lampene.
6. Det påligger lampemennene til enhver tid å holde lampehuset rent og i god stand.
7. Til betjening av de elektriske lamper anvendes foreløbig to lampemenn. Den ene fungerer fra kl. $\frac{1}{2}$ 7 - 4 em. Den annen fra kl. $\frac{1}{2}$ 5 - kl. 3 natt. Skift 1 disponerer lampene fra nr. 1 til 110. Skift 2 lampene fra nr. 111 til 220. Nattskiftet, reparatørene og kutterkjørerne lampene fra nr 221 til 300. Lampemennene må bestandig ha de for hvert skift nødvendige lamper oppladet og i orden. Likeledes må der til enhver tid være det tilstrekkelige antall funksjonær-lamper disponible. Lampemennene skal likeledes sørge for at den i lampehuset værende lampebok til enhver tid er å jour, således at man bestandig vet hvilken arbeider der disponerer lampe med det eller det nummer. Reparasjoner der kan utføres av lampemennene besørages av disse.
8. Angående lampenes behandling er å bemerke: Overdelen skrues av ved hjelp av elektromagneten og akkumulatoren tas ut for fylling og ladning. Som elektrolytt anvendes ren 25° kalilut. Begge akkumulatorbatterier fylles så meget at luten står ca. 10 mm over platekanten. Efter forskriftsmessig fyldning blir fyldestøpslet igjen passet (ikke unødig hårdt) og røres ikke undtagen ved reparation eller efterfyldning. Efterfyldingen skjer med destillert vann når ingen lut er tapt. Lutens vekt skal til enhver tid ligge mellem 22 og 28° Be. Efter å være fylt med elektrolytt, blir lampene ladet. Akkumulatoren må settes således på ladestativet at minuspolen kommer tilvenstre og pluspolen tilhøyre. For å kontrollere at akkumulatoren står riktig er der på beholderne slått inn en fordypning som alltid skal peke fremover. Iakttas ikke dette blir akkumulatoren ladet forkjert og ødelegges om det gjentar seg. Den første ladning efter fyldningen av akk. må være meget lenger enn de påfølgende normale ladninger. Til første gangs ladning anvendes med 2,5 amp., 15 timer, for senere ladninger vil 5

El. grubelamper.

timer være tilstrekkelig når lampene skal brenne 10 a 12 timer. Ladetiden må dog aldrig gjøres for knapp. Etter endt ladning sttes akk. ned i lampeunderdelen med den ene pol ved nedfreset merke..Lampene skrues sammen og henges på plass.

Akkumulatorens elektrode har teoretisk sett ubegrenset levetid, ved forsök er det godtgjort at de kan klare 2000 ladninger. Ved uriktig behandling eller anvendelse av uren lut (urent vann) reduseres naturligvis levetiden betydelig. Ved skiftning av elektrode må det nøye påsees at de nye settes likedan som de gamle stod. Reserveelektroder trenger ved første gangs ladning 24 timer. Fjærpolene, lamellene, som sitter på undersiden av kontaktskivene, må bestandig være godt pusset for å sikre en god kontakt. Kontaktstedet for glødelampen må også være metallisk rent, da man ellers får et uregelmessig, flakkende lys.

Pass bestandig godt på at magnetspolen (bolten) går lett opp og ned, så den ikke får sledning til å beke seg fast p.g.a. olje og smuds.

Longyearbyen, aug. 1925. SW.

Det hollandske selskap i Barentsburg, "Nasipico", hadde en instruks for sprengning av 10/11-1924, som det kan være av interesse å ta med. -

"Skytning må kun foretas av dertil bemyndigede personer. Disse må være minst 25 år, og ha arbeidet som grubearbeider i minst 2 år. Bemyndigelsen gis av grubens sjefingeniør eller av hans stedfortreder på skriftlig forslag fra overstigeren. Skyteforskriftene må undertegnes av den for skytning bemyndigede person som bevis for at han har bemerket seg forskriftenes innhold, hvorpå han mottar en avskrift av disse.

Utdelingen av sprengstoffer foregår i dertil innrettede underjordiske utdelingsmagasiner.

Der må ikke utdeles større mengde enn det største kvantum som kan tenkes nødvendig i tjenesten. Det kvantum som ikke brukes må etter avsluttet tjeneste straks avgis i utdelingsmagasinet. Ved utdelingen må der sørges for at de eldste artikler først utdeles. For transporten må skytemesteren kun benytte en dertil spesielt forarbeidet jernblikktrommel. Denne trommel har i lokket et adskilt rum for tennhetter, en tenntang og en treplugg for boring av hullet i tennpatronen.

Ved utdelingen av sprengstoffene noterer den hertil bemyndigede person de av hver skytemester mottatt og tilbakeleverte mengder, med angivelse av patronenes merke og nummer, samt forbrukte tennhetter og lunte. Det er forbudt å benytte eller være i besittelse av dynamitt. Det er skytemesteren forbudt, avgi sprengstoffer til andre.

Tennhettene må, før de anbringes på luntene, renses for all sagmug. Fra luntene må 1 a 1½ cm rett avskjæres, og på denne side av luntene må tennhettene festes med en tang således at den ikke kan trekkes av igjen. Derved er å passe på at knallvikksølvet ikke blir truffet. Å feste tennhettene med tennene er p.g.a. den store fare på det strengeste forbudt.

Ladningen av skuddene. Før ladningen av et skudd må borhullet omhyggelig rengjøres, så at patronene ikke kan bli adskilt av stenstøv, løse stener eller luftlag. Et mindre godt anbragt hull må ikke lades. For ladningen og tilstopningen av et hull må der kun benyttes en ladestokk av tre.

Ved anbringelsen av tennpatronen må der passes på, at tennhettene er stukket inn til mitten av patronen (hvortil man benytter trepluggen) og at den sitter godt fast i patronen ved at denne bindes tett sammen. Derefter blir de følgende patroner stukket inn i hullet idet hver enkelt trykkes noget inn.

Derover kommer tilstopningen som består av sne- eller stenstøvpatroner. Anvendelsen av kullstøv for tilstopningen er på det strengeste forbudt av hensyn til faren for kullstøvekspløsjoner. Lengden av tilstopningen må være det dobbelte av ladningens lengde. Ladningens størrelse retter seg efter de betående forhold og fastsettes av overstigeren i en separat forskrift for de forskjellige ~~arbeidssteder~~ arbeidsplasser, og blir i denne forskrift også angitt hvilken sort sprengstoff der skal benyttes.

Skudd som ikke er gått av må ikke bores ut men gjøres uskadelige ved at det bores et hul ved siden av. Der må da nøye passes på at det nye hull anbringes således at det er utelukket at man kan komme inn i det gamle. Boring i hull som er blitt stående er meget farlig og derfor forbudt. Skytemesteren må ikke forlate arbeidsplassen før alle ladede hull er avskutt. For det tilfelle at skudd ikke er gått av må dette meldes til kontrollen, og skyteplassen må først betredes efter 20 minutters forløp. Kort før antændelse av skuddet må alle tilganger til skyteplassen sperres idet der ropes "F Y R." -

I en artikkel "Cure for Frequently Recurrent Mine Explosions" (Coal Age Dec. 27-1923) bringes referat av diskusjon i "Coal Mining Institute of America"s møte i Pittsburgh dec. 1923.

Der behandles bl. a. forskjellige forholdsregler til sikring mot grubeeksplosjoner, og der fremkom forskjellige uttalelser, som er av interesse for Spitsbergen.

Under diskusjonen om kullstøvfare nevnte J.W. Paul fra U.S. Bureau of Mines (spesialisten som undertegnede rådførte seg med under besøket i Pittsburgh januar 1920), at behandlingen av kullstøv med vann (ved oversprøytning) ikke hadde vist seg betryggende. "Alle de senere eksplosjoner i Great Britain hadde funnet sted i fuktige (damp) avsnitt av grubene og er blitt stanset først når de er nådd frem til stenstøvbehandlede arealer."

Hos oss brukes nu mot kullstøvfare bl. a. snespredning for å gjøre støvblanningen ikke eksplosiv. Og der brukes stenstøvbarrierer for å søke en eventuelt oppstått eksplosjon begrenset. Tendensen i England går i retning av sterkere anvendelse av stenstøv, og der synes å være grunn til å anbefale hos oss å gjøre en mere utstrakt anvendelse av stenstøv til overstøvning av heng og sider i stoller og tverslag. "Liggen" er formentlig tilstrekkelig sikret ved snebehandlingen.

Til tørring av stenstøvet som kan tas fra Adventdalen bør anskaffes dertil egnede "Støvtørkere", da det vil dreie seg om betydelig større kvanta stenstøv enn hittil brukt. Disse støvtørkere vil også kunne brukes til å tørke sand for grube-lokomotivene. Dette skjer nu meget primitivt ved alm. bryggepanner. Amerikanerne regner som omkostninger ved "hel stenstøvbehandling" 5 cents pr. produsert tonn kull. I Advent Bay hvor man ikke behøver å pulverisere sten for å få stenstøv vil formentlig omkostningene ved stenstøvbehandling neppe overstige 10 öre pr. prod. tonn kull.

Spørsmålet "Hvad er den almindeligste årsak til antendelse av gass i kullgruber?" blev av J.W. Paul besvart med:

"Åpen flamme- bart lys." Han viste en statistikk bygget på 17 års erfaringer: ved eksplosjoner forårsaket ved bart lys omkom 2400 personer, ved antendelse av gass eller kullstøv ved sprengstoff 120 omkomne, ved antendelse av gass ved defekte sikkerhetslamper 500 omkomne, ved antendelse av gass eller støv ved elektriske lysbuer 400 omkomne, 200 blev drept ved eksplosjoner forårsaket ved antendelse av gass ved folk som skulde "ta en røyk".

J.W. Paul konkluderte med å uttale: "All open lights should be abolished."- Man må her huske at diskusjonen gjaldt antendelse av gass.

Det er altså heller ikke ved denne anledning fremkommet nye bestemte opplysninger som skulde tyde på at man behøver å føle utrygghet ved anvendelse av bart lys, karbidlamper, når gass ikke er tilstede, kfr. overingeniørens rapport fra Amerikareisen 1920.

Grube 2 begynner imidlertid å komme lenger fra det utgående, og man har vel ingen sikkerhet for at ikke gass kan påtreffes. Det bør derfor overveies å gå over til belysning med lukkede lamper, og da helst elektriske hodelamper i forbindelse med enkelte flamme-sikkerhetslamper til kontroll på de forskjellige arbeidssteder, for at mulig tilstedeværelse av gass straks skal kunne konstateres.

Kristiania, januar 1924. SW.

Sikring. Om "bart lys".

Ingeniør Aasgaard, efter studiereise i Tyskland 1928:

Bergassessor H. Weltersdorf, privatdosent ved den tekniske høyskole i Breslau, underviste i redningsvesen, mente at man på Spitsbergen trygt kunde bruke åpent lys. Hvad overledningslok. angikk mente W at vi trygt kunde anvende disse også i tver-slagene. Aasgaard hadde inngående forklart hvordan forholdene lå an hos oss.

I tysk Overschlesien var den eneste grube som anvendte sikkerhetslamper (elektriske Wolf) Concordia. I dette distrikt lå også Heinitz-gruben hvor man i 1923 hadde en eksplosjon som kostet 150 mann livet. Gruben blev undersøkt av W. og dr. Beyling som konstaterte at årsaken til eksplosjonen var to utblåsere. Også i denne grube anvendes fremdeles bart lys. For Tysklands vedkommende kjendte W. ikke til nogen eksplosjon, der var oppstått på annen måte enn ved gass eller uvörren skytning.

Ref. 14/3-1930 G.A.

F.H. Wynnes, H.M. Deputy Chief Inspector of Mines, efter brann 18/3-1929 i Combs Wood Colliery, kostet 8 mann livet:

Gass. Tiltrods for at gass ikke var ukjent i gruben hadde der i de siste 9 år ikke været påvist noget og bortsett fra spesielle steder i gruben, hvor der i henhold til Special Regulations av 1925, var påbudt sikkerhetslamper, blev bart lys anvendt av alle arbeidere.

Brannårsak. En ikke flammesikker ventilasjonsduk antændtes av en karbidlampe.

Konklusjon: Den letteste måte å forhindre gjentagelse på vilde være å forby bruken av bart lys i alle gruber. Der er dog, hvor der ikke er fare for gass, så meget å si om fordelene ved anvendelse av bart lys, at jeg (Wynnes) er ute av stand til å anbefale et sådant forbud.

14-3-1923 after Coll. Guard. 9/8-29. SW.

Sikring. Stenstøv.

Fra de bekjendte Berwind-White Mines, Windber, Pa. har "Coal Age" 1 juli 1926 flg. data: dusting by machines, crew of 3 men, normal rate 3000 l. ft. per 8 hours shift, 3 lb per l. ft. Applied in the following order: 1) butt entries, room necks, 2) panel entries, 3) haulage entries, 4) rooms.- At the same time rock dust barriers placed of size and number sufficient to provide 100 lb dust for each sq. ft. of cross section of roadway. Places: 1) intersections of main & butt entries so as to confine explosions to a single split, - 2) air courses.

Kinds of dust: 1) limestone 67% to pass 200 mesh screen, 2) rock pulverized 91% to pass 200 mesh, at cost resp. \$ 5,80-5,95 per t FOB mine.

Quantity: butt entries, room necks & pillar workings 3 lb. per l. ft. panel & main entries 2.7 lb., - rooms, ribs, floor & gobs 3-4 lb.

Cost: R-D machines at \$ 2066, (2 pcs.), 64 compl. sets of barriers incl. 177 t R-D: \$ 3775.-, labor operating machines \$ 3006.- 462 t R-D applied by machines \$ 2679.-, misc. material, power, oil etc \$ 590, sampling, analyses \$ 165.-. Total coal production 1 127 304 t, cost per t: \$ 0.0109.

Foran en eksplosjon, d.v.s. foran eksplosjonsflammen, går en "forløper", en luftbølge. Det er denne som i tilfelle skal utløse stenstøvbarrierene, altså f.eks.:

- 1) blåse støvet av Taiffanel-barrieren (flatebarr.)
- 2) tippe de trekantede stenstøvrender, så støvet strømmer ned i tverslaget.
- 3) utløse Jones-barrierens fallmekanisme.
- 4) utløse Rice-barrierens stengemekanisme.

Disse 4 hovedsystemer har alle været prøvet og vist seg effektive i de fleste tilfeller. M.a.o. "Forløperbølgen" virker på utløsningen i såvidt god tid at stenstøvet kan komme i virksomhet innen eksplosjonsflammen kommer.

Stenstøvet's oppgave kan sies å være å slukke eksplosjonsflammen ved at stenstøvparkiklene absorberer varmen.

Forløperbølgen vil utvilsomt rive med seg sne fra sneopplagene langs grubevæien og særlig hvis opplagene gis en dertil egnet form. Snepartiklene absorberer mere varme enn stenpartiklene.

Hos oss blev snebarrieren først bygget som en "portal". Det er da umiddelbart innlysende at en litt kraftig luftstrøm vilde rive ned sneen, så luftstrømmen, snere flammen vilde treffe snepartikler, klumper, eller i hvert fall et støkt for-snevret tversnitt med sne. En barriere skulde da bestå av en rekke slike portaler. Senere blev barrieren bygget som en rekke snepillarar langs den ene side av transportveien eller som lengere sammenhengende snelagere langs en side.

Det synes i høy grad sandsynlig at snelagere av rikelig lengde, 60-80 m vil gjøre samme nytte som stenstøvbarrierer. Hos oss må man ha rikelige sneopplag til kjøling for kompressorene. Sne brukes videre til dynkning av heng og sider og til strøing på liggen i transportveiene. Det er al oppfordring til å arrangere sneopplagene på en sådan måte at de vil virke som eksplosjonsstengsler, hvad de utvilsomt vil gjøre når der lagres fra ligg helt opp under heng, og helst i "pillarer" for å skaffe forløperbølgen flest mulig angrepspunkter.

M E M O. 21/2-1928 SW.

Som tillegg til instruks for vintersjefen 1921/22 blev fra hovedkontoret 23/12-1921 sendt flg. telegram til grubekontoret:

"i forbindelse snelagring gruben bedes oppsatt "snebarrierer" hensiktsmessige steder formet som portaler to meter lange med passende åpning stop benyttet nødsfald innvendig treavstivning."

Pri
Lever

Grube 1, 1916 - 1920, sikkerhetssprengstoff AMMON-CARBONITT B.

Sammensetning: 4 % gel. nitroglyserin
82 ammonsalpeter
4 tremel
10 kaliumchlorid.
100 %

Pulverformet, patroner i paraffinert papir, 35 mm dim., ikke
frostfritt p.g.a. nitroglyserinen, men har vist seg fuldt
brukbart ved grubetemperatur.

Ifølge attest fra Berggewerkschaftliche Versuchsstrecke DERNE
5.okt. 1921: sikkert mot gas (Schlagwetter) og brennbart kullstøv
ved lademengde 550 g. Krever fenghette nr. 8.

Grube 2, fra 1922, sikkerhetssprengstoff AMMON-CARBONITT .

Sammensetning: 64 % ammonnitrat
10 kaliumperchlorat
2 tremel
10 trinitrotoluol
14 natriumchlorid
100 %.

Prøvet ved Versuchsstrecke DERNE 22. aug. 1919. Sikkert mot
gassblandet luft (Schlagwetter) ved lademengde 450 g., mot
kullstøvblandet luft ved 500 g. Patroner 35 mm. Fenghette nr. 8.
Ved ordre nr. 79, 1922 bestilt 10 000 kg, 32 mm patroner, pakket
i 25 kg kasser. Pris kr. 1,74 pr. kg. cif Kristiania.

Grube 2 i 1924 foruten Ammoncarbonitt også STENKARBONITT også
kaldt DETONITT 14 a.

Sammensetning: 82 % ammonnitrat
2 tremel
1 kullpulver
1 nitronaftalin
4 gel. nitroglyserin
10½ natriumchlorid.

Patrondiameter 25 mm, sikkerhetsgrense 500 g.
Pris 1924 kr. 2,20 pr. kg.

Grube 2, fra 1925, sikkerhetssprengstoff KULL-TORNITT B.

Sammensetning: 82 % ammonsalpeter
1½ tremel
1½ kull
4 gel. nitroglyserin
11 kaliumchlorid.
100 %.

Pris 1925 kr. 2,10 pr. kg., 1926 kr. 1,70.
Levert i kasser à 25 kg. Dim. 21x30x82 cm.

CARBONIT

Grube 2. Sikkerhetssprengstoff AMMON-CARBONIT 1925 262

Sammensetning: 82 ammonsalpeter
 1,5 tremel
 1,5 kull
 4 nitroglyserin
 11 kaliumklorid
 100 %

Grube 2. Sikkerhetssprengstoff KULL-SVALBARDIT, godkjent 24.4.35

Sammensetning: 71 ammonsalpeter
 20 natriumklorid
 5 korkmel
 4 nitroglyserin
 100 %

Grube 2. Sikkerhetssprengstoff POLARSAMSONIT 3 21.2.33

Sammensetning: 55/57 nitroglyserin
 2/4 pyroxylin
 4/6 natriumnitrat
 23/25 borax
 10/12 klornatrium
 2 fuktighet. Gelatintype, antagelig sterkere enn karbonitt.

Grube 2. Sikkerhetssprengstoff KULL-TORNIT 12.7.29

Sammensetning: 83,5 ammoniumnitrat
 2 tremel
 1,5 trinitrotolul
 9 klorkalsium. Skyteliste Westfalen.

SPRENGSTOFF. Fra WSE 17/11-1922.

Ammoncahücit har været i bruk i Longyearbyen siden 1922, se s 262 og 284. Som nevnt s. blev endel av dette sprengstoff overtatt fra Nespicos lager i Barentsburg 1930, nederlandsk fabrikat. Om ammoncahücit skrev grubeingeniør Sigurd Rudie 5/3-1923 bl.a.: "Det ifjor anskaffede sprengstoff Ammoncahücit W3 blev innkjøpt under den forutsetning, at det var et anerkjendt sikkerhetssprengstoff tillatt i tyske kullgruber, hvor grubegass og eksplosivt kullstøv opptrådte. Vi betinget oss offisielt bekreftede skyteløst forsøk, som blev oss tilstillet. Dissedokumenterer nevnte sprengstoff som et sikkerhetssprengstoff, som helt ut oppfylder de krav, som i tyske kullgruber stilles til et sådant. Ifølge "Schiessliste der berggewerkschaftlichen Versuchsstrecke i Derne" er sikkerhetsgrensen i kullstøvblandet luft 500 g ladning, og i gassblandet luft 450 g ladning. Store Norske har anskaffet A. fordi dette sprengstoff fuldt ut tilfredsstiller fordringene for kullsprengning, og desuten ifjor kunde erholdes billigere enn ammoncarbonit."

Prøve 10 kg med høyest 1 cm kornstørrelse, som leveres som laboratørprøve på tett beholder uten papirinnpakning og uten å fraskille det fineste pulver. Man kan også prøve på en gang 10 kg med 1 cm korn. De råprøver som leveres, må enkeltprøvene tas fra flest mulige steder og fra lagene i de ved 2 forskjellige grøfter, dype, i lagene 1 og 2.

17/11-1922.

INSTRUKS FOR TILFØRSEL AV NESPICOPRØVE AV KULL for Harstad kommuner ved tilførsel av kull til Staten.

Prøvetagning skjedde helst under tilførsel av kull der med spade i regelmessige mellomrum på prøver av kullene og legges tilside beskyttet for adkomst av vann, frost og sand. Prøvens størrelse innstilles på 1/5000 til 1/1000 av ladingens størrelse, så at der f.eks. av 2000 t tas 100 kg.

Tas prøven fra lagene av spadetakene og fra flest mulige steder og over hele perioden av lagerhangerens levetid. Denne samlede prøve utbreds på et rent gulv, helst asfalt eller jerngulv, klumper større enn en fistfist hånd brytes i to, prøven omspades, utbreds igjen i lag på gulvet, deler ved gjennomtrykking i fire like store deler, og derav av disse fjernes de 2 motstående, de resterende to deler av hver av de to lagene eller lignende til høyest valbittstørrelse, d.eks. 25 mm, og derav resterer en prøve i høyest kornstørrelse av denne tas med en skje over hele overflaten en prøve på ca. 2 kg. Der på lufttørr beholder sendes til laboratoriet.

Prøve 21/1-1922 fra H. J. Gram.

INSTRUKS FOR TILFØRSEL AV NESPICOPRØVE AV KULL

I april 1929 har det tyske laboratoriet bestemt smeltepunkt av kullaske fra prøver 1 til 1042 grader, som Norsk Hydro må ha 1250 grader.

REGLER FOR UTTAGNING AV KULLPRÖVER: Fra NSB 17/11-1922.

En kullpröve uttas helst under kullpartiets lossing eller ladning idet man med en liten skuffe i regelmessige mellemrum uttar 1-2 kg av kullene som de faller. Tas prøvene fra vogner under pålessing må der vekselvis tas fra topp og bund, da større klumper faller lenger ned ad en haug enn små. Av en ladning ensartede kull innstilles prøvetagninger på 1/10000 av ledningens vekt, av uensartede kull på 1/5000 eller mere. Av en damperladning på 3000 tonn blir således den første råprøve ca. 300, resp. 600 kg og kan hensiktsmessig uttas med en enkelt prøve fra hver pålesset jernbanevogn. Råprøven beskyttes best mulig for regn, sand og støv og bringes hurtig til et rum hvor den kan behandles videre.-Prøven utbredes på et renfeiet, hårdt gulv, de største klumper ned til 16 cm knuses med en hammer. Prøven ompades, utbredes i sirkelflate, deles ved 2 korsvise grøfter i 4 deler, hvorav 2 motstående bortskaffes. De resterende blandes, større klumper ned til 8 cm knuses. Der ompades, utbredes, korsdeles igjen, 2/4 bortskaffes, resten knuses under samme behandling først til 4 cm, så til 2 cm, og så til 1 cm. 2/4 av den resterende prøve vil da være 8/10 kg med høyst 1 cm kornstørrelse, der innsendes som laboratorieprøve på tett beholder uten papirinnpakning og uten å fraskille det fineste pulver. Man kan også knuse og dele endnu en gang til 4-5 kg med 1/2 cm korn.

Tas råprøven fra en lagerhaug, må enkeltprøvene tas fra flest mulige steder, også fra haugens indre ved å spa 2 korsvise grøfter, dype, i haugens topp.

17/11-1922.

INSTRUKS FOR UTTAGNING AV GJENNEMSNITTSPRÖVE AV KULL for Harstad Tollkammer ved leveranse av kull til Staten.

Prøvetagning skjer helst under utlossing idet der med spade i regelmessige mellemrum tas prøve av kullene og legges tilside beskyttet for adkomst av vann, regn og sand. Prøvens størrelse innstilles på 1/5000 til 1/10000 av ladningens størrelse, så at der f.eks. av 2000 t tas 200 kg.

Tas prøven fra lager må spadetak tas fra flest mulige steder og over halvparten av lagerhaugens indre. Denne samlede prøve må utbredes på et renfeiet gulv, helst sement eller jerngulv, klumper større enn en knyttet hånd bankes itu, prøven ompades, utbredes igjen i sirkelflate, deles ved gjennemkryssing i fire like store deler, sektorer. Av disse fjernes de 2 motstående, de resterende knuses med hammer eller lignende til høyst valnøttstørrelse, deles som før, inntil der rester en prøve i høyst kornstørrelse. Av denne tas med en skje over hele overflaten en prøve på ca. 2 kg. der på lufttett beholder sendes til laboratoriet.

Brev 21/1-1922 fra dr. J.Gram.

SMELTEPUNKT AV KULLASKE.

I april 1929 har Heidenreichs laboratorium bestemt smeltepunkt av kullaske fra Grube 2 til 1080 grader, - mens Norsk Hydro må ha 1250 grader.

Store Norskes virksomhet 1916-1927. En oversikt i tall.	473
Longyearbyens vinterstab 1916 - 1941	474
" lege, prest, sysselmann 1916-1941	475
" staben 1.9.1941	475
Hovedkontoret "	475
Harstadkontoret "	475
kullvolumer kg/hl	476
kullinnførsel til Norge med gj.snittspriser, 1913-25	476
kullaskens smeltepunkt (Heidenreich 1929)	476
Kullskibning Arctic Coal Co. 1907 - 1915	477
" Store Norske 1916 - 1925	477
" maksimal pr. md. 1916 - 1925	477
kull-produksjon, skibning, forbruk 1916 - 1941	478
kull månedlig maks produksjon og skibning 1916-1941	479
kullskibning 1922 fra lasteanlegg Hotellnesset	480
" 1923	481
" 1924	482
" 1925	483, 484
Distanser beliggenhet, bredde - lengde	485
høyder o.h.	485
Green Harbour utbygningsoverslag 1920	486
Nederlandsche, endel data	486
Statens Radiostasjon, Green Harbour og Advent Bay	487
Nederlandsche og Arktikugol, endel data	488
Gjennomsnittstemperatur 1912-1940, Grönfjord, Longyear, Isfjord	489
Spitsbergenpenger, side 46, 88.- 1917-1964	490
Overvintrere, produksjon, kullkonto 1916-1941	492, 491
Overvintrere i Sveagruben, - produksjon 1945-1950	492
Sprengstoff-forbruk (pr. 1000 t.)	3824, 493
produksjon pr. mann og skift 1921-1925	493
Data for lunte, fenghetter, karbonitt pakning	493
akkordsatser vintersesong 1922-23	494
arbeidstider 1922/23	494
spisetider "	494
dödsfall p.g.a. ulykker 1916 - 1941	495
(vinterstyrken 1926/27, 531 personer, fordeling	322)
Dödsdönte fra "Isbjörn" 1941	400
Omkomne fra "Isbjörn" og "Selis" 14, 5, 1942	407
Apent farvann til Hotellnesset 1907 - 1940	413, 468
Sprengstoff. Ammon-Carbonit B.Grube 1 1916-20.	468
Ammon-Cahücit " 2 fra 1922	468
Stenkarbonit, Detonit 14a 1924	468
Kull-tornit B. 1925	469
Ammon-karbonit 1925	469
Kull-Svalbardit 1935	469
Polarsamsonit 3 1933	469
Kull-tornit D 1929	469
Ammon-cahücit, bemerkninger ved ing.Rudie 1923	469

Store Norskes virksomhet 1916-1927.En oversikt i tall.

Aksjekapital	kr. 9 600 000.-	
Utbytte i 2½ år a 7% utbetalt	1 680 000.-	
eller 1,591 % årlig av aksjekapitalen i 11 år.		
Anleggenes kapitalverdi bokført 30/6-27 med	11 439 025,53	
avskrivninger pr. 30/6-27	3 969 543,04	
Reservefond	400 032,11	
Fond avsatt til formål vedr. arbeiderne	81 714,52	
Disposisjonsfond alm. nyttige form.	10 428,53	
Fond for fremtidige undersøkelser	3 305,89	
"Innestående utbytte"	<u>672 000.-</u>	767 448,94
Utbetalte lønninger til arbeidere og funksjonærer	21 150.015.-	
Utbetalte		
Renter av gjeld til hovedkreditorene:		
Staten	618 596,68	
Centralbanken	<u>999 092,59</u>	1 617 689,27
Skyldige renter til Staten	294 085,94	
" " " Centralbanken	<u>464 072,27</u>	778 158,91
Betalte skatter (Staten og Oslo)	796 331,58	
Svalbardskatt	9 000.-	
Betalt i assurance:		
brann	294 491.-	
sjø	315 077.-	
vare	353 028.-	
ulykke	<u>447 453.-</u>	1 410 049.-
Antall tonn skibet fra Spitsbergen	1 056 678,31	
Værdien herav fob	35 878 496,41	
" " cif Norge, (gjennemsnittspris		
for Norges hele kullinnførsel iflg		
Statistisk Centralbureau	51 571 000.-	

10/1-1928. SW.

ater	Vintersjef	Kontorsjef	Ingeniører	
17	Gilson	Ellefsen	Foss, Rudie	
18	Westby	v.sjefen	Rudie, Horn	
19	Foss	Bing	Horn, Rösli	
20	Rudie	"	Marstrander, Lorange	
21	Westby	"	Marstrander, Grøndahl, Flood	
22	Foss	Nielsen	Rudie, Grøndahl, Flood	
23	Westby	v.sjefen	Grøndahl, Sverdrup	
24	Foss	Bing	Grøndahl, Sverdrup	
25	"	"	Sverdrup, Aagaard	
26	Bay	Nielsen	Aagaard, Grøndahl, Lindholm	
27	"	Boger	Aagaard, Sverdrup, Lindholm	
28	Sverdrup	Svendsen	Lindholm	
29	"	"	Lindholm	Oslo
30	Aagaard	Bing	Rudie	
31	Sverdrup	Boger	Lindholm, Dahl	
32	"	"	Lindholm, Erichsen, Dahl	
33	"	"	Erichsen, Dahl, Ross	
34	Lindholm	Svendsen	Erichsen, Ross, Fossen	
35	"	"	Ross, Fossen, Grønlie	
36	Sverdrup	Boger	Ross, Fossen, Grønlie, Roll-Lund	
37	"	"	Ross, Roll-Lund, Schou, Tharaldsen	
38	Lindholm	Svendsen	Roll-Lund, Ross, Aagaard	
39	"	"	Ross, Aagaard, Buseth, Lövaas	
40	"	Boger	Ross, Lövaas, Aagaard, Stuedahl, Deinboll	
41	Boger	Solheim	Ross, Lövaas, Stuedahl, Deinboll, Jenssen, Bagge-Lund.	

Regjeringens medlemmer i Vinterstaben

Hovmester, politisk rådgiver (politisk)

Stabskaptein, 1. bataljon, 3/9.

Stabskaptein, 1. bataljon, 3/9.

Stabskaptein, 1. bataljon, 3/9.

Stabskaptein, 1. bataljon, 3/9.

Stabskaptein, 1. bataljon, 3/9.

Stabskaptein, 1. bataljon, 3/9.

Stabskaptein, 1. bataljon, 3/9.

	Lege	Prest	Sysselmann
16/17	Smith, Carsten	11,3 hl	83,5
17/18	Lønningdal, Nils	12,7	79
18/19	"	13,7	74
19/20	Lie, Olaf		
20/21	"	Östenstad	
21/22	Broch, Just	"	84,8
22/23	"	11,98	82,6
23/24	Limseth, Georg	11,74	82,8
24/25	Mortenson-Egnund	Storaker, Sören	
25/26	Fleischer, Ottomar	"	Bassöe,
26/27	"	"	Oslo
27/28	Johansen, Aage	Larsen-Kammer	"
28/29	Braathen, Sverre	"	"
29/30	"	"	"
30/31	Friis, Johan	"	Tromsø *9
31/32	"	"	"
32/33	Gade, Herman	Sefland, Peder	"
33/34	"	"	Ingstad for Bassöe
34/35	Winge, Sverre	"	castle
35/36	"	Kruse, Just	Marlow
36/37	Friis, Johan	"	"
37/38	"	"	"
38/39	Lindquist, Johan	"	"
39/40	"	"	"
40/41	Myrhaug	"	"

1) sommer 1930 og 31 var Håvie-Thoresen fung. sysselmann (politimester i Sydvaranger.)

Staben Longyearbyen 1/9-1941, evakuert til England 3/9.

Direktør Sverdrup, driftsbestyrer Boger, ingeniører Ross, Lövaas, Roll-Lund, Deinboll, Bagge-Lund, Welde.
Kontorsjef Solheim, intendant Westeren, kontor: Bertheussen, Torjusen, Friis, Strandwitz, Prioroff.
Prest Kruse, lege Myrhaug, sysselmann Marlow, bergmester Aasgaard, telegrafbestyrer Beinnes.

Hovedkontoret Oslo:

Direktør Jacobsen, kontorsjef Bing, hovedbokholder Bergquist, videre Svendsen, Lindquist, frk. Flaaten, fru Sand, Hansen, Hanche, revisorer Brende, Sæthren

Avdelingskontoret Harstad:

Overingeniør Westby, christensen, fru Conradi, formann Bendiksen.

Kullvolumer.

	kullsort	pr. long tonn	kg/hl
Longyear Sp.	40 cu.ft.	11,3 hl	83,5
Cardiff	39		81,5
Newcastle	45	12,7	79
Skotsk	48	13,7	74

Longyear Sp. Trondhjemslast 1921

11,98

84,8

Tromsølast 1923

11,74

82,6

Harstadlager 1919

82,8

Marinens Intendantur, brev 20/12-19 regner for Nord-Norge:

Newcastle	pr. 1000 kg	12,5 hl.
Cardiff	"	12,0 "

KULLINNFÖRSEL TIL NORGE med gjennomsnittspriser:

År	tonn	kr.cif Norge	sh.prod. England	sh fob New- castle
1913	2 276 808	18,30	10/5	
1914	2 504 602	19,50	9/5	
1915	2 758 507	33,50	12/4	
1916	2 467 551	60,-	15/8 3/4	
1917	1 059 465	200,-	16/7 1/4	
1918	1 421 539	180,-	22/5 1/2	
1919	1 595 104	118,-	28/11 3/4	
1920	1 537 188	180/240	33 1 1/2	jan des.
1921	986 593	75,-		62/6-23/6
1922	1 755 214	50,-		23/6-24/6
1923	1 846 164	45,-		24/6-24/6
1924	2 047 973	45,-		23/6-19/-
1925	2 038 000	35,-		18/6-24/-

KULLASKENS smeltepunkt 1080°, bestemt 3/4-1929 av Heidenreichs
laboratorium. Norsk Hydro må ha 1250°.

K U L L S K I B N I N G. 1907 - 1925.

Fra Longyearbyen.

Arctic Coal Company.

1907	1500 t.	
1908	2000	
1909	4000	
1910	4600	
1911	22000	
1912	23523	
1913	32803	
1914	38441	
1915	17827.	Ialt 146694 t.

Store Norske Spitsbergen Kulkompani.

1916	19245,39 t.	
1917	24060,47	
1918	39390,58	
1919	46458,48	
1920	9921,23	
1921	14706,92	
1922	103587,27	
1923	124593,62	
1924	146837,21	
1925	154222,05.	Ialt 683023,23 t.

Maksimal skibning pr. måned: 1916 - 1925.

1916	9466,43 t.
1917	11386,26
1918	16107,58
1919	23891,18
1920	4355,77
1921	5318,74
1922	43930,97
1923	34751,16
1924	37165,58
1925	49981,57

Kull-	Produksjon	Skibning	Forbruk t.
1916/17	23.647	18.865	2119
17/18	29.327	26.835	1828
18/19	50.314	38.128	2186
19/20	23.711	46.010	1691
20/21	8.059	9.455	2783
21/22	84.126	20.220	4659
22/23	113.620	149.195	5049
23/24	152.502	133.528	5564
24/25	162.001	141.163	6374
25/26	153521	159.928	6506
26/27	204.243	144.218	6892
27/28	207.407	206.180	7462
28/29	189.441	138.954	7729
29/30	189.863	231.160	8335
30/31	204.833	199.740	6709
31/32	241.883	232.826	6905
32/33	275.403	238.920	7910
33/34	291.856	299.244	9125
34/35	319.448	310.975	9164
35/36	302.768	317.706	9755
36/37	292.290	286.592	8811
37/38	299.394	278.458	9847
38/39	288.508	283.104	9606
39/40	291.273	237.848	10473
40/41	247.063	244.864	8795
41 jul/aug 26.342 rapp.		36.500	?

1916/41	4.698.181	4.431.646	166.278 plus.
---------	-----------	-----------	---------------

K U L L. Månedlig maks. produksjon og skibning.
Longyearbyen.

Å r.	produksjon	skibning tonn
1916/17	3225 mai	9466 sep
17/18	3898 apr	11386 sep
18/19	5174 feb	16188 aug
19/20	3697 jul	23891 aug
20/21	2718 mai	4356 jul
21/22	13543 mar	6220 jun
22/23	12163 jan	43931 aug
23/24	15184 nov	37166 jun
24/25	15645 feb	40082 jun
25/26	17645 mar	56542 jun
26/27	20128 jun	53691 jul
27/28	20957 mar	49972 aug
28/29	19145 jan	44303 jul
29/30	20786 mar	62841 jul
30/31	20964 jun	49975 aug
31/32	22873 jul	79314 jun
32/33	25151 aug	75163 jun
33/34	28475 jan	66431 aug
34/35	30174 sep	71103 jul
35/36	28230 aug	66255 sep
36/37	20911 apr	70890 aug
37/38	28707 mar	58389 jul
38/39	26460 mar	52114 jul
39/40	30972 jan	52523 aug
40/41	29239 okt	63804 aug

Året regnet: 1/7 til 30/6.

un	8	Forsete	403	33	436	Hammerfest.	1976	Harstad.
	30	G.Vigeland	5333	550	5883	Kristiania	1763	Bergen
							1763	Bergen
							1784	Harstad
ul	4	Forsete	400	40	440	Harstad via Kings Bay. Taugb.		
	15	Thorhild	3679	298	3977	Kristiania. Taugbane og bro.		
	17	I.Benedicte	2500	300	2800	Narvik . Ca.tall.		
	18	Torstein	1457	99	1556	Harstad	3650	Kirkenes
	22	Ameland	5703	610	6313	Kristiania	2815	Bodø
	23	Forsete	400	50	450	Øksfjord. Ca.tall.		
	27	G.Vigeland	5413	413	5826	Kristiania	8952	Hammerfest
ug	1	Sixtyfour	3796	239	4035	Drammen	2986	Kristiania
	2	Torstein	1538	90	1628	Svolvær	450	Trondhjem
	3	I.Elisabeth	1886	108	1994	Hammerfest	6991	Harstad
	5	Forsete	397	56	453	Harstad	1181	Drammen
	7	Lynghaug	-	31	31	De norske kulfelter, bunkers.		Bodø
	9	Svane	2441	163	2604	Svolvær	434	Øksfjord
	10	Jern	1212	62	1274	Harstad	5046	Bergen forlist.
	13	Thorhild	3960	266	4226	Bergen	1963	Hammerfest
	14	Ynnur	906	71	977	Honningsvåg	1976	Trondhjem
	15	Torstein	1480	85	1565	Harstad	1520	Trondhjem
	16	Ingunn	-	28	28	De norske kulfelter, bunkers.		
	17	I.Elisabeth	1890	80	1970	Svolvær	6661	Drammen
	20	G.Vigeland	5559	514	6073	Kristiania	2025	Kirkenes
	20	Forsete	396	50	446	Harstad	1288	St.marknes
	21	Lynghaug	-	77	77	bunkers f.r. Kjøde		Kirkenes
	21	Vardaas	2030	95	2125	Svolvær	450	Harstad
	22	Jern	1216	87	1303	Harstad	1944	Svolvær
	24	Svane	2361	110	2471	Harstad f.o.	6941	Drammen
	26	Sixtyfour	3705	335	4040	Drammen	4743	Kristiania
	24	P.G.Halvorsen					444	Harstad
			1713	50	1763	Svolvær	1845	Bodø
	22	Ynnur	-	66	66	bunkers f.r. Kjøde		Kristiania
	"	Ingunn	-	51	51	"		Hammerfest
	28	Torstein	1472	123	1595	Harstad f.o.	1952	Trondhjem
	30	Thorhild	3676	359	4035	Kristiania	1970	Bodø
	31	I.Elisabeth	1849	123	1972	Bodø	439	Harstad
p	3	Forsete	410	46	456	Hammerfest	3073	Kirkenes
	3	Jern	1214	58	1272	Hammerfest f.o.	1953	Bodø
	9	Vardaa	2041	110	2151	Svolvær	6851	Bergen
	8	Svane	2272	149	2412	Tromsø	1972	Tromsø
	9	PGHalvorsen	1666	79	1745	Tromsø	1514	Sigerfjord
	14	G.Vigeland	5424	433	5857	Kristiania	1880	Harstad
	15	Torstein	1406	121	1527	Bergen	433	Harstad
	"	Ingunn	-	103	103	bunkers Kulfelter		Harstad
	"	Forsete	394	43	437	Honningsvåg	1750	Bergen.
	17	Jern	1139	85	1224	Hammerfest		
	21	I.Elisabeth	1804	127	1931	Hammerfest		
	23	Sixtyfour	3769	245	4014	Drammen		
	30	Thorhild	3710	225	3935	Kristiania		
t	6	I.Elisabeth	1825	120	1945	Trondhjem		
	8	Forsete	388	51	439	Namsos		

Month	Day	Name	388	last	26	bunkers	414	Harstad.
Mai	10	Forsete	388		26		414	Harstad.
	13	Inger Elisabeth	1842		134		1976	Bergen
	16	I. Benedicte	2612		151		1763	Bergen
	17	Torstein	1396		88		1484	Harstad
	20	Flint	6623		322		6945	Kristiania
	21	Munin	1950		54		2004	Hammerfest
	26	Forsete	397		25		422	Harstad
	29	Torstein	1391		173		1564	Akureyri
Jun	1	Braa	3191		459		3650	Kirkenes
	5	I. Benedicte	2497		318		2815	Bodø
	8	Munin	1799		260		2059	Hammerfest
	10	Gust. Vigeland	5610		342		5952	Kristiania
	12	Marita	2653		333		2986	Trondhjem
	13	Forsete	403		55		458	Harstad
	16	Flint	6429		562		6991	Drammen
	16	Torstein	1363		118		1481	Bodø
	18	Munin	1885		0		1885	Tromsø
	28	Forsete	396		38		434	Øksfjord
Jul	2	G. Vigeland	5584		362		5946	Bergen forlist.
	3	Munin	1923		40		1963	Hammerfest
	4	Sten	1823		153		1976	Trondhjem
	5	Torstein	1409		111		1520	Trondhjem
	8	Forsete	407		34		441	Namsos
	11	Flint	6412		449		6861	Drammen
	16	Munin	1766		259		2025	Kirkenes
	20	Sten	1892		96		1988	St. marknes
	21	I. Elisabeth	1761		162		1923	Kirkenes
	31	Forsete	404		46		450	Harstad
Aug	1	Sten	1848		96		1944	Svolvær
	4	Flint	6452		489		6941	Drammen
	9	Aladdin	4444		304		4748	Kristiania
	13	Forsete	403		41		444	Harstad
	18	Kolsdal	1793		52		1845	Bodø
	30	Flint	6498		496		6994	Kristiania
	31	Forste	404		54		458	Hammerfest
Sep	1	Kolsdal	1810		143		1953	Trondhjem
	10	Sten	1840		138		1978	Bodø
	16	Forsete	401		38		439	Harstad
	20	Dagali	2724		349		3073	Kirkenes
	21	Kolsdal	1777		116		1893	Bodø
	24	Flint	6358		493		6851	Bergen
	26	Munin	1862		130		1992	Tromsø
	27	Torstein	1379		165		1544	Sigerfjord
	28	I. Elisabeth	1758		122		1880	Harstad
Okt	8	Forsete	397		36		433	Harstad
	9	Munin	1684		236		1920	Harstad
	9	I. Elisabeth	1571		179		1750	Bergen.

Mai	10	Forsete	395	30	425	Harstad
	17	Dagnyen	2101	169	2270	Bodø
	21	Munin	1804	144	1948	Tromsø BDS
	23	Quest	-	144	144	
	23	Skald	1455	122	1577	Harstad
	25	Ingerto	4291	385	4876	Kristiania
	27	Ingertrø	4263	306	4569	Kristiania
	31	Ingeren	7936	559	8495	Bergen
Jun	2	I. Benedicte	2604	193	2797	Bodø
	3	Forsete	398	39	437	Harstad
	4	I. Elisabeth	1780	221	2001	H. fest
	5	Dagnyen	2031	102	2133	St. marknes
	13	Modesta	5831	393	6224	Bergen
	16	Ingerfire	5737	460	6197	Drammen
	18	Skald	1523	125	1648	Namsos
	18	Forsete	396	51	447	H. våg
	20	Dagnyen	2071	61	2132	Kjøpsvik
	23	I. Benedicte	2513	167	2680	Tromsø
	24	Sten	1819	124	1943	Trondhjem
Jul	1	Ingeren	8014	461	8475	Kristiania
	3	Ingertrø	4266	410	4676	Bergen
	4	Forsete	408	50	458	Øksfjord
	11	Modesta	5854	361	6215	Drammen
	17	Skald	1402	103	1505	Båtsfjord
	18	Gullhaug	1855	100	1955	Trondhjem
	23	Forsete	409	50	459	Kjelvik
	29	Ingeren	8023	570	8593	Kristiania
	30	Skald	1501	156	1657	Reykjavik
Aug	6	Sten	1887	120	2007	Bodø
	10	Modesta	5857	390	6247	Drammen
	10	Forsete	409	57	466	Harstad
	17	Skald	1537	61	1598	Harstad O
	24	Ingeren	8014	579	8593	Kristiania
	25	Forsete	411	50	461	Svolver
	27	Frances	1604	208	1812	Sigerfjord
Sep	10	Dagnyen	2092	109	2201	Harstad
	12	Ryna	2906	193	3199	Drammen
	14	Forsete	413	40	453	Harstad
	15	I. Benedicte	2619	337	2956	Svolver
	16	P. G. Halvorsen	1660	127	1787	Trondhjem
	18	Breidablik	1546	188	1734	Bodø
	19	Hosanger	2104	200	2304	Bodø
	23	Ingeren	8062	542	8604	Bergen
	25	Dagnyen	2099	98	2197	Kjøpsvik
Okt	3	Inacos	1650	170	1820	Kirkenes
	7	Skald	1425	220	1645	H. fest
	9	Dagnyen	572	177	749	?
	14	Ingeren	7800	663	8463	Kristiania
	15	Forsete	396	56	452	H. fest.
	15	Ingeren	5549	482	5531	
	16	Hauk	1969	142	2111	Harstad
	18	Lidsvold	2073	84	2162	Hammerfest
	18	I. Elisabeth	-	161	161	bunkers
	20	Forsete	398	53	451	Harstad
	21	Ingertrø	-	351	351	bunkers
	23	Skald	1560	125	1685	Harstad
	28	Hauk	2001	64	2065	Trondhjem
	31	I. Elisabeth	-	63	63	bunkers

forts.

Skibning 1925.

Mai	5	Forsete	ingen kullast		Harstad.	93 pass.
	22	Ingerto	4283	338	Bergen	
	24	Ingertre	4276	333	Drammen	
	25	I. Elisabeth	1772	166	Kr. sund	
	26	Dagnyen	2032	133	Bodø	
	28	Skald	1568	149	Tromsø	
	30	Forsete	396	-	Harstad	93 pass.
Jun	2	Ingeren	8028	466	Oslo	
	4	Nordpol	1865	156	Stokmarknes	
	6	Ingerto	4334	290	Drammen	
	9	Fidalgo	1723	102	Bodø	
	11	I. Elisabeth	1837	95	Bergen	
	12	Skald	1533	113	Harstad	
	13	Dagnyen	2104	80	Hammerfest	
	14	Ingertre	-	319	bunkers Grumant	
	17	Forsete	406	38	Svolvær	86 pass
	26	Rowena	5956	181	Trondhjem	
	27	Skald	1567	76	Tromsø	
Jul	1	Ingeren	8147	404	Oslo	
	2	Dagnyen	2066	120	Bodø	
	3	Forsete	398	56	Harstad	
		I. Elisabeth	-	197	bunkers	
	7	Nordpol	1872	199	Hammerfest	
	10	Ingertre	4449	195	Bergen	
	11	Skald	1567	97	Kjöllefjord	
	12	Dageid	2203	134	Vardø	
	13	Fidalgo	-	185	bunkers	
	20	Forsete	409	42	Harstad	
	23	Kul	1911	141	Trondhjem	
	24	Ingeren	8062	410	Oslo	
	28	I. Elisabeth	1781	172	Sandnessjøen	
	30	Skald	1571	98	Honningsvåg	
Aug	2	Forsete	410	45	Kjelvik	
	7	Kul	1905	145	Trondhjem	
	9	Nordpol	1834	208	Reykjavik	
		Dagnyen	-	209	bunkers	
	11	Skald	1589	104	Båtsfjord	
	12	Forsete	403	39	Harstad	
	17	Ingerto	4378	327	Reykjavik	
	20	Ingeren	8132	433	Bergen	
	21	Gulhaug	1881-	130	Trondhjem	
	25	Skald	1517	120	Namsos	
	26	Ingertre	-	375	bunkers	
	27	Dagnyen	-	182	bunkers	
	29	Nordpol	1876	173	Sandnessjøen	
Sep	1	Hauk	1996	186	Trondhjem	
	2	Forsete	412	40	Harstad	
	8	Gulhaug	1880	122	Svolvær	
	10	Fidalgo	1719	103	Harstad	
	15	Ingeren	8049	482	Oslo	
	16	Hauk	1969	142	Harstad	
	18	Eidsvold	2078	84	Hammerfest	
	18	I. Elisabeth	-	161	bunkers	
	20	Forsete	398	53	Harstad	
	21	Ingertre	-	351	bunkers	
	23	Skald	1560	125	Harstad	
	28	Hauk	2001	64	Trondhjem	
	31	I. Elisabeth	-	63	bunkers	forts.

Skibning 1925, forts.

484

Okt 2	Inger tre	860	-	860	Kjööde	
5	Munin	1892	114	2006	Brönnöysund	
5	Nordpol	1885	169	2054	Åndalsnes	
13	Forsete	393	53	446	Harstad	54 pass.
16	Ingeren	8009	502	8511	Oslo	
20	Dagnyen	1226	118	1344	Bergen	
27	Inger tre	4250	202	4452	Bergen. --	

D I S T A N S E R, B E L I G G E N H E T.

Longyearbyen - Alkhornet	34 kvm.
Isfjorden - Bergen	1150
Bergen - Oslo	<u>376</u>
	<u>1560 kvm (a 1855 m)</u>

Isfjord - Buglöykallv	479 kvm = 888 km (kurs 164,5 gr retv.)
" Andenes	1005
" Harstad	1100
" Oslo	2800

B R E D D E - L E N G D E.

SVALBARD: 10°-35° O, 74°-81° N.

Ny-Ålesund	78-50 N, 11- 0 0
Longyearbyen	78-14 15-40
Sveagruben	77-52 16-50
Sörkapp	76-28 16-30
Nordkapp	71-10-24, 25-50
Björnöya-	74-22-31, 18-50, 19-08
Tromsø	69-38 , 18-56
Harstad	68-50 16-30
Trondhjem	63-30 10, 30
Oslo	59-55 10-43, 4
Lindesnes	57-59 7-02

H Ö Y D E R

Grube 1 inngang	750 ft	228,6 m
Grube 2 "	900 "	274,2 "
Nordenskiöld		1050
Tenoren		655
Adventtoppen		786
Hiorthfjell		923
D.n.Kulfelter övre flöts		581

Approximativt overslag over kapitalbehov for utbygning av Green Harbour-feltet for en produksjon av 200 000 t. pr. år.

Byanlegg	kr. 1 500 000
Grubeutstyr	1 000 000
Kraftstasjon	1 000 000
Taugbane	500 000
Lagrings- og lasteanlegg	1 000 000
Transportfartøy og diverse	1 000 000
	kr. 7 000 000.-

Dette approximative overslag er bygget på det nuværende prisnivå, støttet til de innvundne erfaringer om anleggens kostende i Advent Bay.- Anleggene i Green Harbour kan utbygges i 3, høyst 4 omre. I de mellemliggende vintersesonger kan der regnes med en stadig økende vinterproduksjon.

Begyndes arbeidet sommeren 1921, vil den påfølgende vinterproduksjon for skibning 1922 dreie seg om 15/20 000 t, i 1923 30 000 t, i 1924 80/100 000 t og det påfølgende år eller 1925 100 000 t.

Vil man utsette feltets utbygning for stordrift, kan man allerede i 1921 iverksette en provisorisk drift, idet oppfaringsarbeidet etter siste vinters resultat nu er nådd så langt frem, at en provisorisk drift med fordel kan åpnes. Ved en sådan kan man allerede i sommeren utdrive ca. 5000 t for skibning, i 1922 ca. 15 000 t, i 1923 ca. 25 000 t.

Kristiania den 1 november 1920.-

Overslaget er utarbeidet ved hovedkontoret av ingeniørene Foss, Andie og Flood.- Det blev med overslaget, noget anleggsarbeide blev ikke satt igang i Green Harbour, og i 1963 ligger Green Harbour-feltet fremdeles ikke utbygget. Ifølge avisene har der sommeren 1963 været endel kontakt med russerne, som skal ha været interessert i leie av feltet. Men til desember har man ikke hørt om noget resultat.

Like efter annen verdenskrig blev det utarbeidet planer for en provisorisk produksjonsdrift for Green Harbour (av overingeniøren), som man fandt å måtte bruke alle krefter på gjenoppbygningen i Advent Bay og Sveagruben, og Green Harbour blev liggende.

Nederlandsche Spitsbergen Co. forsøkte, som nevnt, å leie eller øpe Store Norskes Green Harbourfelt i 1920. Store Norskes representantskap med Staten "i ryggen" vilde ikke på nogen måte skille seg med feltet. Nederlandsche kjøpte derefter "Levinfeltet" på østenden av Green Harbour og satte fart i utbygningen, med hovedsete "Gladdalen", hvor grubebyen blev lagt med navnet Barentsburg. På grunn av finansielle vanskeligheter måtte det hollandske selskap anse alt arbeide fra høsten 1926. Ved stansen var byen godt utbygget med bliger, lagere, verksted, førsteklases kraftstasjon, moderne renseanlegg, ferdige fundamenter for kullagrings- og lasteanlegg, samt materiell for lagrings- og lastemaskineri, som skulde monteres på de ferdige betongkai (utstikker). Og gruben var ferdig oppfart i produksjonsdrift med rikelig og moderne utstyr.

I 1932 blev Barentsburganlegget solgt til Sovjet-Rusland, efter hollenderne først hadde tilbudt Den norske stat å få kjøpt det. Men Staten var ikke interessert.-

Statens Radiostasjon i Green Harbour og Advent Bay.

Stasjonen blev bygget sommeren 1911 på Hvalfangstselskapet A/S Nimrods eiendom på Finnesset i Green Harbour og satt i drift høsten 1911 med overingeniør Hermod Pettersen som driftsbestyrer. Det var en Telefunkenstasjon med krystallmottager, som korresponderte med en tilsvarende stasjon i Norge, INGÖ.

Arctic Coal Co. i Advent Bay hadde sommeren 1912 satt opp en tidligere skibsstasjon, også Telefunken, og fikk med den forbindelse med Green Harbour august 1912. Også krystallmottager. Telegrafvesenet hadde en tid planer om å bygge en telefonledning mellom Green Harbour og Advent Bay, men dette blev oppgitt da amerikanerne ikke vilde avstå nødvendig grunn, "as this would have given the Norwegian Government control over a strip of American owned ~~ground~~ land thirty meters wide and over thirty miles long."

A/S Nimrods eiendom Finnesset blev innkjøpt av Store Norske i 1918. Årsberetningen 1918/19 sier om dette: "For å sikre selskapets fri rådighet over hele havnen i Green Harbour samt det innenfor liggende areal til kullagrings- og lastningsanlegg har man innkjøpt A/S Nimrods eiendom, en hvalfangststasjon med påstående hus og andre verdier. Man fandt det av stor interesse at fremmede ikke fikk herredømmet over dette areal, som er beliggende midt inne i selskapets eiendommer og trenges for bedriftens utvikling. Kjøpesummen utgjorde med omkostninger kr. 141 800.- Herav har man funnet å burde avskrive på bygninger, maskinert m.v. et beløp av kr. 91 800.-. Selve grunnen og havnen oppføres derefter med kr. 50 000.- under konto for land- og gruberettigheter."

Da Den norske Stat ønsker å ha radiostasjonen på egen grund, blev der den 19. november 1921 opprettet en kjøpekontrakt mellom Telegrafstyret og Store Norske, hvorved Store Norske til Telegrafstyret solgte et nærmere beskrevet areal for kr. 10 000.- I kontrakten blev bl. a. inntatt flg. bestemmelse: "I tilfelle av at den beskrevne tomt ikke lenger trenges for radiostasjonen har Det norske Telegrafvesen rett til benyttelse sålenge Den norske Stats interesser derved tilgodesees. Derimot har Telegrafvesenet ikke rett til å selge eller bortleie tomten eller noen del av den til private med unntagelse av til Store Norske eller senere eiere av detteselskap som i tilfelle har gjenkjøpsrett til tomten mot å tilbakebetale Telegrafvesenet den opprindelige kjøpesum kr. 10 000.-"

Radiostasjonen i Green Harbour blev av Telegrafstyret drevet til året 1930, da den blev overført til Longyearbyen. Der var den offisielt igang fra 29. september med Bowitz-Ihlen som første bestyrer. Samtidig blev Store Norskes radiostasjon, med kjenningssignat ACC nedlagt, og stasjonsbygningen med en mindre utvidelse overtatt av Telegrafstyret. Nødvendig elektrisk kraft blev levert fra Store Norskes kraftstasjon, og funksjonærene, bestyrer med to assistenter, innkvartert hos Store Norske, m.a.o. personalet kunde innskrenkes, med maskinist, stuer og altmuligmann, sammenlignet med det som hadde været nødvendig i Green Harbour.

Nederlandsches anlegg i Green Harbour, Barentsburg, blev solgt til russerne i 1933.

Colliery Guardian 4.8.1933 has flg. data:

Arktikugol har betalt for det hollandske anlegg fl. 1 589 690.
herav kontant fl. 200 000, resten i bills, fl. 1 389 690.-

Den første forfalt 1.7.33, den siste vil forfalle 1.7.41.

Trekkes på Russian Trade Delegation i Berlin, endossert av
The State Bank Moscow.

Som sikkerhet er utstedt en første pr.oblig.på kr. 4 mill.norske kroner i Arktikugøls eiendommer på Spitsbergen, registrert i Tromsø.

Fl.1 589 690 efter dagens kurs = kr.3 850 000.-

Efter at det hollandske selskap innstillet driften i Barentsburg har det to ganger tilbudt å selge anleggene til Den norske Stat, som imidlertid ikke var interessert. Og så gikk det altså til Russland.

Gjennemsnittstemperatur 1912 til 1940.

489

Green Harbour, Longyearbyen, Isfjord Radio.

År	temp. gj.sn.	maks.	min.
1912 GH	- 10,4		
13	7,3		
14	8,5		
15	9,6		
16	10,1		
17	12,6		
18	7,5		
19	8,4		
20	8,3		
21	7,0		
22	5,1		
23	4,7		
24	5,1		
25	5,7		
26	6,8		
27	7,3	11,2	- 38,9
28	6,9	12,0	38,0
29	8,0	11,0	42,0
30	5,1	15,0	35,1
31 Lb	3,9	13,4	29,7
32	5,5	13,7	30,0
33	3,8	12,2	25,9
34	overg. til Isfjord R.		
35	4,0	12,9	26,6
36	4,4	9,6	25,3
37	2,6	11,2	28,3
38	2,3	8,6	20,9
39	3,7	11,8	19,0
40	4,6	8,5	21,5

I Longyearbyen blev det 8/8-1924 målt 17,25.

Efter årsberetningene.

1917, 31/12	kr.	2	327,91
1918, 30/6		10	215,20
19		17	727,90
20		19	679,40
21		27	971,50
22			
23		34	136,70
24			
25		74	222,50
26		104	153,20
27		103	959,70
28		104	700,60
29		103	944,90
30		104	573,30
31		104	308,35
32		103	308,05
33		106	857,60
34		106	564,40
35		107	214,80
36		109	269,60
37		129	165,40
38		129	070,70
39		134	720,10
40, 41, 42, 43, 44, 45		168	601,15
46		8	358,75
47		275	028,05
48		289	063,55
49		385	537,45
50, 31/3		444	656,95
51		957	008,25
52	1	001	195,28
53	1	003	247,98
54	1	299	670,88
55	1	301	433,28
56	1	291	385,20
57	1	292	959,10
58	1	290	554,50
59	1	290	206,00
60	1	284	831
61	1	289	380
62	1	281	394
63	1	279	498
64	1	292	658
65			
66			
67			
68			
69			
70			
71			
72			
73			
74			
75			
76			

År	Overvintretere		Produksjon	Kullkonto
	lønnede	kv. og barn	tonn	kr.
1916/17	113	28	23.647	1.545.000
17/18	186	30	29.327	954.000
18/19	250	37	50.314	1.649.000
19/20	252	37	23.711	770.000
20/21	177	44	8.059	minus
21/22	282	51	84.126	2.543.000
22/23	350	60	113.620	3.642.000
23/24	405	70	152.502	4.879.000
24/25	435	76	162.001	4.425.000
25/26	438	71	153.521	3.411.000
26/27	456	77	204.243	3.640.000
27/28	443	68	207.407	2.725.000
28/29	439	71	189.441	2.301.000
29/30	432	73	189.863	2.510.000
30/31	441	69	204.833	2.350.000
31/32	447	78	241.883	2.730.000
32/33	442	91	275.403	3.241.000
33/34	457	88	291.856	3.697.000
34/35	470	81	319.448	3.968.000
35/36	509	94	302.768	3.981.000
36/37	519	94	292.290	4.136.000
37/38	528	86	299.394	4.768.000
38/39	587	85	288.508	5.062.000
39/40	728	91	291.273	5.872.000
40/41	684	107	247.063	6.847.000
41 jul/aug	775 pers.		26.342 rapp.	
			4.698.181 t.	81.656.000 kr.
			=====	=====

År	Overvintretere Lb & Svea	Produksjon t.	Kullkonto kr. t.
1945/46	344 total	18 908	
46/47	839	181 177	11 848 349 nr. 8
47/48	1113 fam. medl.	358 270	22 334 535
48/49	1271 herav 122	407 082	26 764 165 738
49/50	1004 97	281 342	18 058 162 856
50/51	911 86	309 423	23 816 858
51/52	1016 94	410 158	30 079 244 834
52/53	1006 101	394 178	30 929 115
53/54	1010 119	373 441	29 553 512 455
54/55	884 118	283 926	23 417 724
55/56	1139 153 *	350 000	28 691 891
56/57	1269 184	360 000	38 033 245
57/58	1308 190	354 000	31 060 985
58/59	711 180	158 000	19 600 505
59/60	742 172	306 000	18 844 152
60/61	702 161	308 000	19 240 488
61/62	657 164	242 000	16 928 884
62/63	763 201	379 000	25 842 098
63/64	873 232	388 000	30 583 282

* hørte til selskapets funksjonærfamilier samt statstjenestemenn som har sine familier sine familier på Svalbard.

Sveagruben alene.

1945/46	68		
46/47	215	30 004	
47/48	279	78 908	
48/49	327	98 937	
49/50	0	4 023	innstillet 27/7-49.

produksjon 211 872

skibning 47/49 199 044 iflg. beretning 53/54.

SPRENGSTOFF - FORBRUK. pr. 1000 t.

<u>Grube 1:</u>	dynamitt	karbonitt	lunte	fengh.nr.4	nr.8
1917-18	38,5 kg	119	981 m	175 st	738
Jan.1918	54,5	105	859	224	856
Jan.1919	49,6	240	1180	146	834
<u>Grube 2:</u>	0	120,4	580	0	455

PRODUKSJON pr. mann og skift.

Grube 2	1921-22	2,63 t.	(jun. 2,02, mars 3,11)
	1922-23	1,94	(des. 1,44, nov. 2,35) *
	1923-24	2,13	(jun. 1,70, feb. 2,61)
	1924-25	2,19	(jun. 1,72, feb. 2,53)

* sabotasje des. 1922.

D A T A : LUNTE, brenntid 98/106 sek/m, leveres i kasser
 med 500 ringer a 24 ft (7,3m) eller 3650 m/ks.
 pris pr. ring kr. 0,35 (1925)

Fenghetter, blyacid nr. 8, pris kr. 42.- pr.1000 st.Karbonitt i kasser a 25 kg, 21x30x82 cm., kr. 1,55 pr.kg.

16-161.

Conveyor-kullakkord pr. t. 2,40. Incl. boring, lasting og 1 skift flytning av conveyoren.- Ligghakking, maskinskade (kjedebrudd etc.) samt hvad der medgår av tid over 1 skift til flytt betales ekstra.

Drivning av kulltverslag:

2 m bredde incl. kullasting	25.- pr. 1.m.
2,5	35.
3,6 excl. kullasting	30.
4 " " pl. 3.50 pr.t.kull	36.-

Kullasting fra Tverslag pr. t. 4.-

Stenlasting fra tverslag pr. vogn 3.50, incl. tipping.

Mureakkord for strossene: min. 5.50 pr kubm. Murene legges ca. 1 m inne på pallene og har en dybde av 5-7 m innover, laget henter stenen.

Trepakkeakkorder pr. pakke 3.- incl. rivning og oppbygning på et lag med småkull.

Vognører 0.04 pr. vogn tippet på skiftet incl. rulletipp, bremserenne, excl. lok.kjører

Sandtørking utført av lok.kjørerene 12.- pr. td. incl. transport på fjellheisen.

Avtalte dagpenger for spesialister:

kutterkjører og hjelper 18.- og 17.-, hvis fast lag på strossen! samme fortjeneste som strosselaget

Stemplere 18.-, skytebasen 18.-, skinneleggere, 2 mann, 18 og 17.

Maskinborere 20.-, kompressorpassere 17.-, sikringsarbeidere 16.-

Arbeidstider vintersesong 1922-23.

skift I	kl. 7	-	15,50
II	15,50	-	0.20
III	24	-	7,30

Spisetider

frukost	6	-	8	7 - 8	søndager
middag	2½	-	4½	12 7 13	
aftens	8	-	9	19 - 20	med kaffe
kaffe for nattskift	11-11½	02900		1	16-16½.
" " em.sk.	12				

D Ø D S F A L L på grunn av ulykker 1916 - 1941.

	res	eksplosjon	overkjørsel	maskiner	elektrisk	sprengstoff	andre års.	overkjørs.	maskiner	elektrisk	damp	taugbane	andre års.	sum
16/17														0
17/18														0
18/19	2													2
19/20		26								1				27
20/21														0
21/22								(vådeskudd					1	1
22/23	1													1
23/24	1													1
24/25								(vådeskudd					1	1
25/26			1											1
26/27			1											1
27/28	1													1
28/29								(fall i 1sterum					1	1
29/30														0
30/31	2							(fall fra 1.broen					1	3
31/32	1		1											2
32/33												1		1
33/34	2										1			3
34/35	1													1
35/36	2									(druket			1	3
36/37	1			2										3
37/38	2		1											3
38/39	1		1					1		(fall			1	4
39/40							1			1 fjell				1
40/41			1				4	røkforgiftn. v.brannslukn.						5

66

497

38. Dir. Dresselhuys, Nespico, - ing. Gorski, Bleichert Pl. 10.
39. Ing. Sigurd Westby, "isfjord", Pl. 17.
40. Ing. B. Sherdahl, Kings Bay.
41. Sesongslutt 1919: radio Olberg, kontor Bernts, o.ing. Westby, ing. Lorange, intendant Lundh, kasserer Lage, ing. Rudie, 1ste rekke: ing. Flood, fru Westby, fru Rudie, fru Lie, verkslege Lie, kontor Svendsen, dir. Bay. " 18.
42. Gruppe 7/8-1920: ing. Gorski-Bleichert, o.ing. Westby, ing. Lyng, overmontör Bohnhardt, Orsakf. Iver Lund, dir. Bay, insp. Cryer-Thompson, ing. Foss, Bachofen og Hotz, begge Oerlikon, kontorsjef Bing, revisor Brende. " 11.
43. Ing. Rolf Gröndahl. " 11.
44. verkslege Just Broch, 1921/23.
45. intendantursjef Lundh.
46. vinterstaben 1922/23: forrest Lundh, dr. Broch, fru Broch, ing. Gröndahl, fru Gröndahl ing. Westby, fru Westby, kontor Ottesen, - bakerst: radio Vestegaard, pastor Östenstad, kontor Gjelsten, kontor Boger, ing. Sverdrup. " 12.
47. pastor Östenstad
48. vintersjef 1922/23 Westby.
49. ingeniörstaben 1921/22: ing. Flood, ing. Rudie, ing. Gröndahl, vintersjef ing. Foss. "Ingeniörkvartetten" Pl. 12.
50. Vintersesongen 1921/22 slutt, 6/5-1922: o.ing. Westby, fru Flood-ing. Flood, ing. Rudie, ing. vintersjef Foss, kontorsjef Olaf Nielsen, foran kapt. Conradi. "
51. Gjester: 25/7-1922 fra Sveakol: ing. Holmström, o.ing. Westby, ing. Rudie, admiral Anckarström, & sönn, ing. Gröndahl.
52. Gjester: 1922 Oxford-expedition- Tucker, Jourdain, Congreve.
53. pastor Östenstad skal reise, 29/6-1924. " 13.
- forrest: kontorsjef Nielsen, K.sjef Bing, kaptein Glopholm, intendant Lundh, fru Lundh, fru Sverdrup, Östenstad, dir. Bay, fru Jacobsen (Harstad), ing. Levin, - 2nen rekke: kapt. Abel Olsen, O. Jacobsen, (Harstad), bokh. Svendsen, kapt. Conradi, dir. Kolbye, kapt. Wennberg, ing. Sverdrup, ing. Rudie, o.ing. Westby, ing. Gröndahl.
54. Nye radiostasjon 1930, bestyrer Bowitz Ihlen i dören
55. Tg. bestyrer Bowitz-Ihlen som met. observatör, 27/8-30.
56. Husene i "Westend" 1930.
57. k.sjef Chr. O. Bing " 14.
58. " Olaf Nielsen
59. verkslege Limseth, 1923/24.
60. ing. Einar Sverdrup.
61. Gjester 1924: Thor Iversen, kapt. Ditmarsen, magister Koefoed
62. " Adolf Hoel, ing. Danielson, k.kapt. Hermansen, dir. Bay, byråsjef Foltmar, k.kapt. v. Krogh, ing. Rudie. " 15.
63. Gjester 1925: geolog Th. Vogt, o.ing. Westby. " 15.
64. " prof. Patton, U.S.A., ing. Westby
65. " Bouman USA, ing. Danielsson, Svea, ing. Westby Bird USA, Fernstrom USA, 17/6-1925.
66. " prof. Rudmose Brown & Mathieson, Scottish ing. Westby, (Vogt, Storaker, Rogne)
67. Formannsmesse. På trappen 29/4-23: " 16.
68. " I brann 23/8-1927.
69. " Utbrennt. Butikken til høyre.

F o t o g r a f i e r. Del V. fortsatt.

70. Postsleden foran kontoret 1940. Pl. 17.
71. Smier på beite ved Røde Molle 1939. Reinbesök 1939
72. Hester på søndagsfri 1923.
73. FWD-bil, Spitsbergen 1, 8/7-1920.
74. Hotellnesset juni 1924. "Inger Benedicte" laster. " 18.
(Panorama).
75. Dir. Karl Bay 1924. Tegnet av Jens Hetland Pl. H1
76. Ing. Rolf Grøndahl
77. O.ing. Sigurd Westby
78. Ing. Sigurd Rudie.
79. Kontor Erling Gjelsten Pl. H2.
80. kontorsjef Olaf Nielsen
81. bokholder Eistein Lage
82. radio Otto Rogne
83. postmester Sig. Rasmussen. efter Pl. 7. 7
84. Klipp fra "Aft.p." 10/7-1922. "Gustav Vigeland" Pl. A.
losser förste Spitsbergenkul til Kristiania.

Personfotografier, alfabetisk, fortsatt.

Del V. (ikke personfotos i del III og IV).

Adler, USA	Pl. 9, fot. 37.	
Anckarström, adm.	12, 51	
Anker, Johan	1, 1	
Arneberg, F. ing.	8, 31	
Bay, Karl, dir.	9, 35-9, 37-10, 41-10, 42-13, 53-14, 62	
Batt, Hj. ind. dir.	9, 36	
Bachofen (Oerlikon)	10, 42	
Bergquist, bokh.	8, 31	
Bernts, kontor	10, 41	
Bing, Chr. k.sjef	10, 42-13, 53-14, 57	
Bird, USA	15, 65	
Boger, Finn kontor	11, 46	
Bohnhardt (bleichert)	10, 42	
Bowitz-Ihlen tg.	13, 54-13, 55	
Bouman USA	15, 65	
Brende, K. rev.	10, 42	
Broch, lege	11, 44-11, 46	
Broch fru	11, 46	
Brown, Rudmose prof.	15, 66	
Congreve, eng.	12, 51	
Conradi L. kapt.	12, 50-13, 53	
Cryer, eng.	10, 42	
Danielson sv.ing.	15, 65	
Ditmarsen, kapt.	14, 61	
Dresselhuys, holl.	10, 38	
Ellefsen, P. k.sjef	8, 33	
Flood, E. ing.	9, 37, 10, 41-12, 49-12, 50	
Flood, fru	12, 50	
Fernstrom, USA	15, 65	
Foltmar, byråsjef	14, 62	
Formannsmessen	16, 67	
Foss, Sigurd, ing.	8, 34-9, 37-10, 42-12, 49-12, 50	
Gjelsten, E. kontor	11, 46	
Glopholm, kapt.	13, 53	
Gorski, ing. Bl.	9, 37-10, 38-10, 42	
Gröndahl, R. ing.	11, 43-11, 46-12, 49-12, 51-13, 53	
Gröndahl fru	11, 46	
Hillestad, eks.sj.	9, 36	
Hoel, Adolf	14, 62	
Holmström, sv.ing.	12, 51	
Horn, G. ing.	8, 31	
Hotz, Oerlikon	10, 42	
Iversen, Thor	14, 61	
Koefoed, magister	14, 61	Jacobsen, O. kapt. 13, 53
Kolbye, dir.	13, 53	Jacobsen, fru 13, 53
Krogh, k.kapt.	14, 62	Jourdain, Rev. Oxford 12, 51
Lage, E. kontor	10, 41	
Levin, A. ing.	13, 53	
Lie, lege	10, 41	
Lie fru	10, 41	
Limseth, lege	14, 59	
Lorange ing.	10, 41	
Lund, Iver ORS	10, 42	
Lundh, Chr. intend.	8, 31-10, 41-11, 45-11, 46-13, 53	
Lundh fru	13, 53	
Lyng ing.	10, 42	
Lønningdal N lege	8, 31, Lønningdal fru 8, 31	

Personfotografier, alfabetisk, fortsatt.

Del V. (ikke personfotos i del III og IV).

Mathieson, Scott.	Pl.15, fot.66
Mogensenkapt.	9,37
Nielsen, Olaf, k.sjef	12,50-13,53-14,58
Olberg, radio	10,41
Olsen, Abel kapt.	13,53
Ottesen, Rolf, kontor	11,46
Patton, USA prof	15,64
Riiber, bergmester	9,36
Rogne, Otto radio	15,66
Rudie, Sigurd ing.	8,32-9,37-10,41-12,49-12,50-1251-13,53
Rudie fru	10,41
Sherdahl, Kingsb.	10,40
Smith, Carsten lege	8,30
Smith-Meyer, ing	8,31
Storaker, Spren, prest	15,66
Stuevold-Hansen adv.	9,36
Svendsen, H. kontor	10,41-13,53
Sverdrup, E. ing.	1,1-11,46-13,53-14,60
Sverdrup fru	13,53
Tucker, Oxford	12,52
Vestegaard, radio	11,46
Vogt, Th. geolog	15,63-15,66
Wennberg, kapt.	13,53
Westby, Sigurd, o.ing.	8,31-8,34-9,37-10,39-10,41-10,42-10,46-11,46-12,50-15,51-13,53-15,63-15,64-15,65
Westby, fru Astrid	8,31-10,41-11,46
Östenstad, T. prest	11,46-13,53

Litt för starten 1916.

V.G. den 11 mars 1916.-

502
~~496~~ ~~496~~

De stigende kulpriser og tilgangen fra Spitsbergen.

At kullene vil bli dyrere og dyrere, selv om det blir fred, maa vel nærmest betragtes som en kjendsgjæøning. To aarsaker er medvirkende, kanskje ogsaa flere. Den første er at man i de britiske gruber maa søke dypere og dypere ned for at faa fat i kullene. Omkostningerne økes, varen fordyres. Den andenaarsak stikker i den prisforhøielse som englænderne selv har bebudet. For ikke lang tid siden antydet selve premierministeren i en tale, at England gjen-nem sine kul vil vite at faa igjen nogen av de summer som nu slu-kes av krigen. Under disse omsændigheter er det let forstaaelig at man stadig har sine øine rettet paa de rike kulfelter paa Spits-bergen. Bare de svenske felter, og de er ikke de største, er be-refnet at skulle kunne dekke Sveriges behov for aarhundreder frem-over. Det blev bl. a. fremholdt paa et møte paa det svenske Järn-kontoret for to-tre uker siden, da det gjaldt at skaffe kapital til utnyttelse av de svenske forekomster ved Isefjorden.

Det har været nævnt at der til sommeren av forskjellige aarsaker ikke vil bli synderlig drift paa Spitsbergen. Dette er neppe til-fælde. En mand som har et nøie kjendskap til de forskjellige Spits-bergenforetagender, meddeler os paa forespørsel at driften ved det amerikanske, Arctiv Coal Company, vistnok til sommeren vil bli fortsat i samme maalestok som tidligere.

Av andre foretagender deroppe av videre betydning har vi Green Harbour-felterne som indehaves av Chr. Ankers bo, og Det norske Spitsbergen Kul-Kompani, bedst kjendt under navnet Hjorts felter. Der vil til sommeten bli utsendt en ny undersøkelsesekspedition til de Hjortske felter. Hvor stor den blir en undnu ikke bestemt.

Der blir likeledes sendt ekspedition opover til Det Svenske Isefjorden-Bellsund Co. ved Braganza Bay og Sassen Bay. Heller ikke denne ekspeditions omfang er blitt bestemt. Formentlig vil det i nogen graf avhænge av hvordan det gaar med kapitalanskaffelsen.

Det nævnes ogsaa at der skal bli en del virksomhet ved det engelske Spitzbergen Coal and Trading Co. paa østsiden av Advent Bay. Ved dette foretagende, paa hvilket der har været ofret mange penger, har driften i aarevis ligget nede. Ar engelskmændene vil gjenopta driften er forövrig saa sandsynlig at forlydendet maa an-sees at medføre rigtighet.-



4



NP 004527

5

Lasten, bremserennen.

Lasten.



6

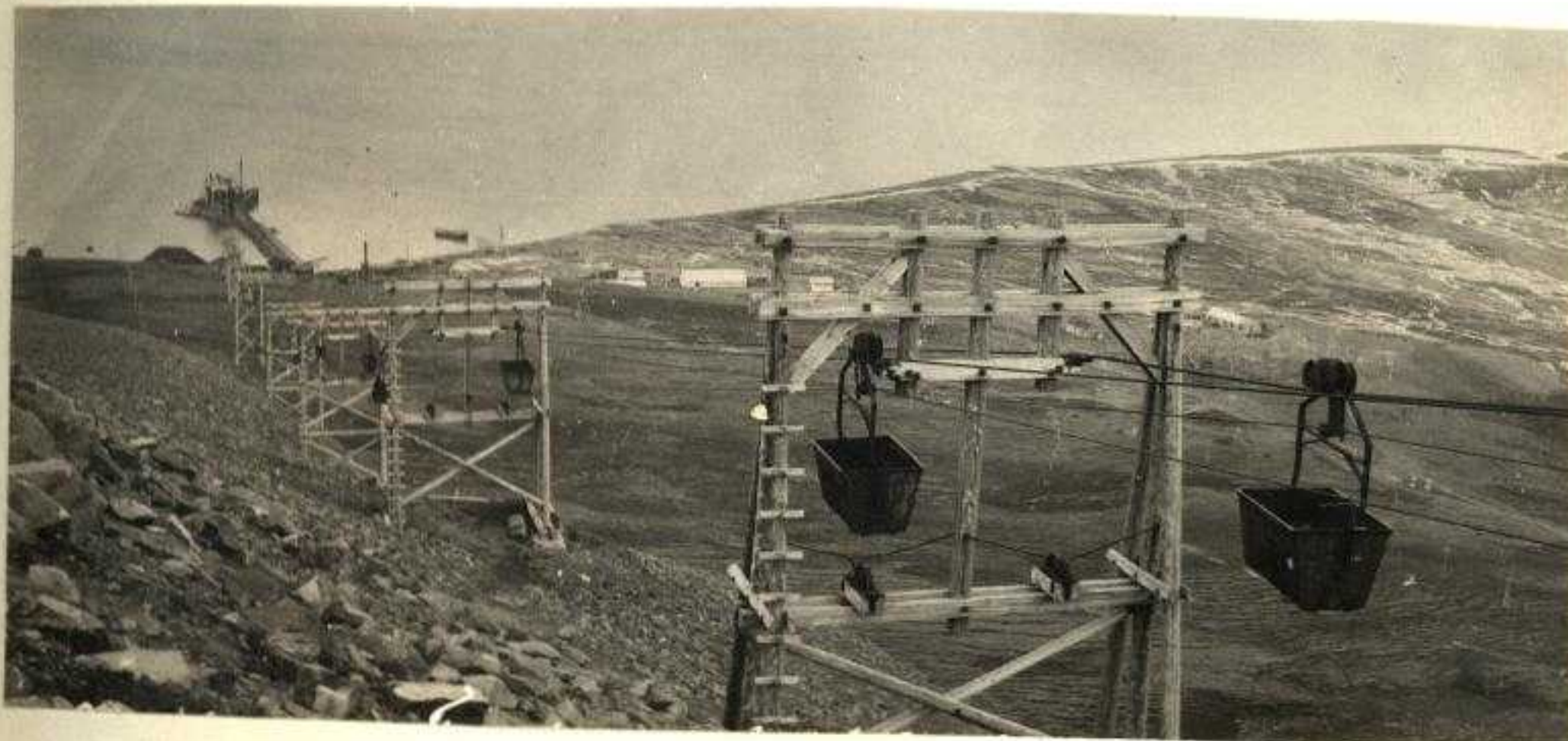


NP004528

Fra Grube 1, gl.

7

50- meteren.



Fra Grube 1 til lastekaien.

9



9

G a m l e k a i e n 1930.

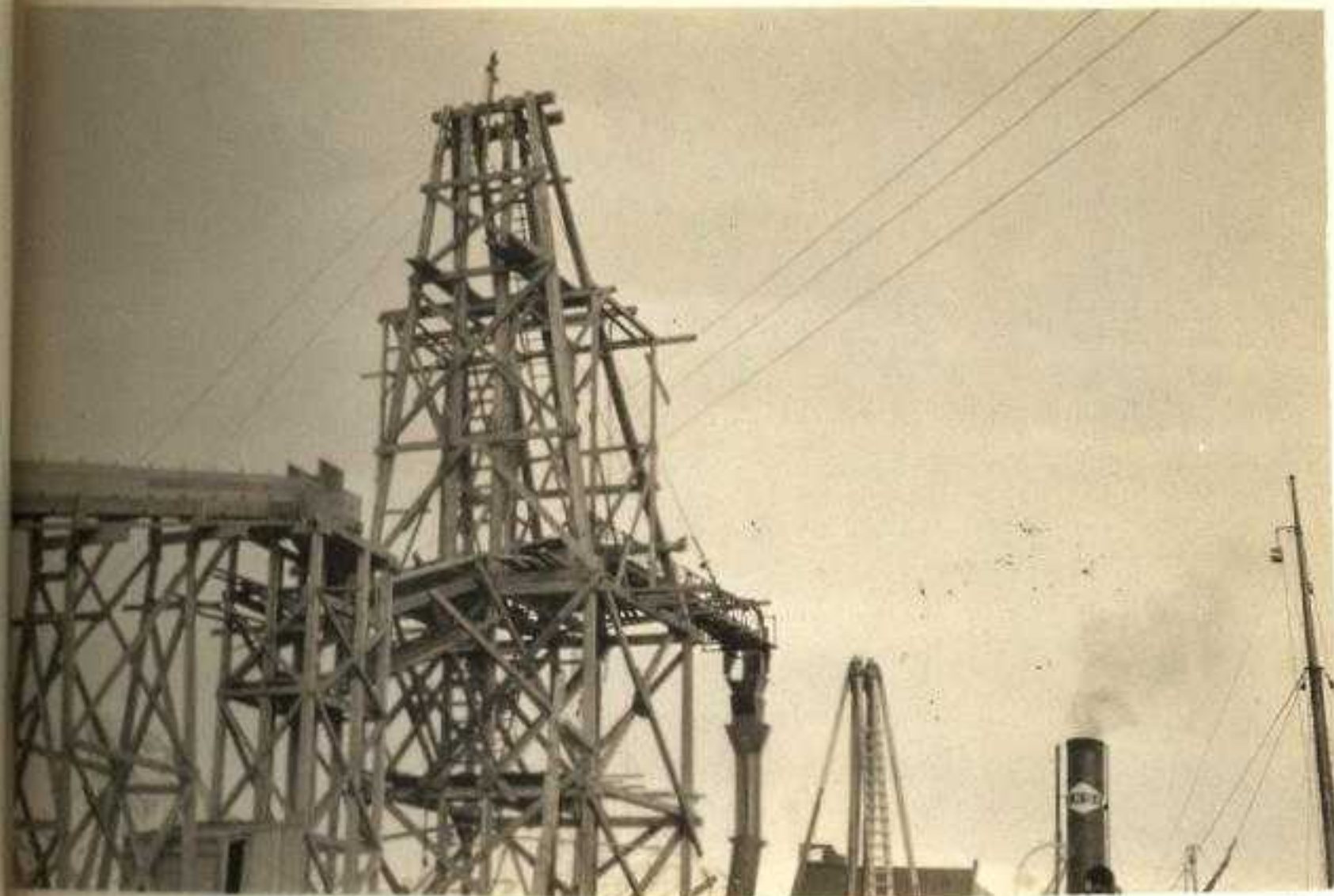


Vei og taugbane ¹⁰ til Nettet. 1922



11

Kullager og bro Hotelnesset.



12

Ved lastetårnet
Hotellnesset. 1922

F O R S E T E.

I Grönfjorden
11.7.1918.



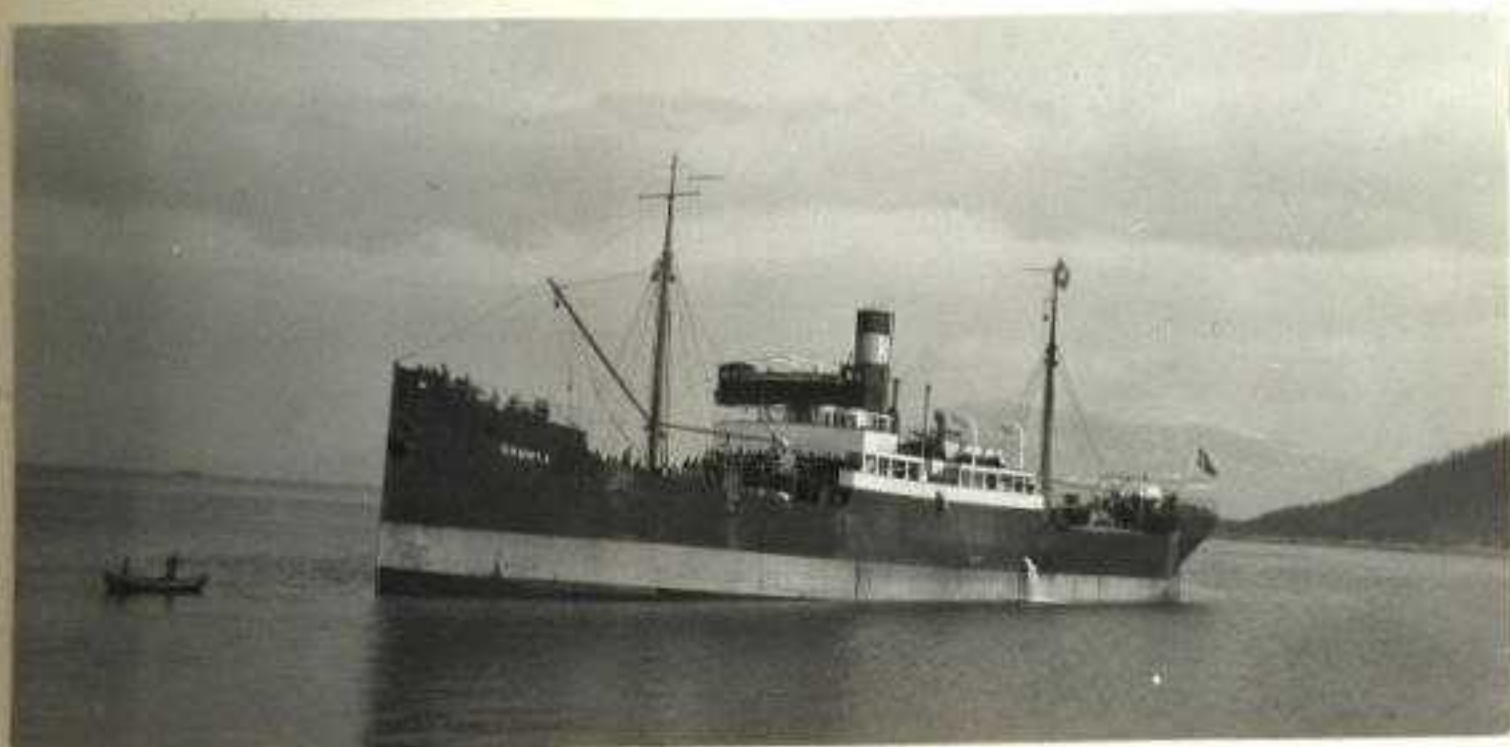
14



NP 004529

13

Livbåter.



15

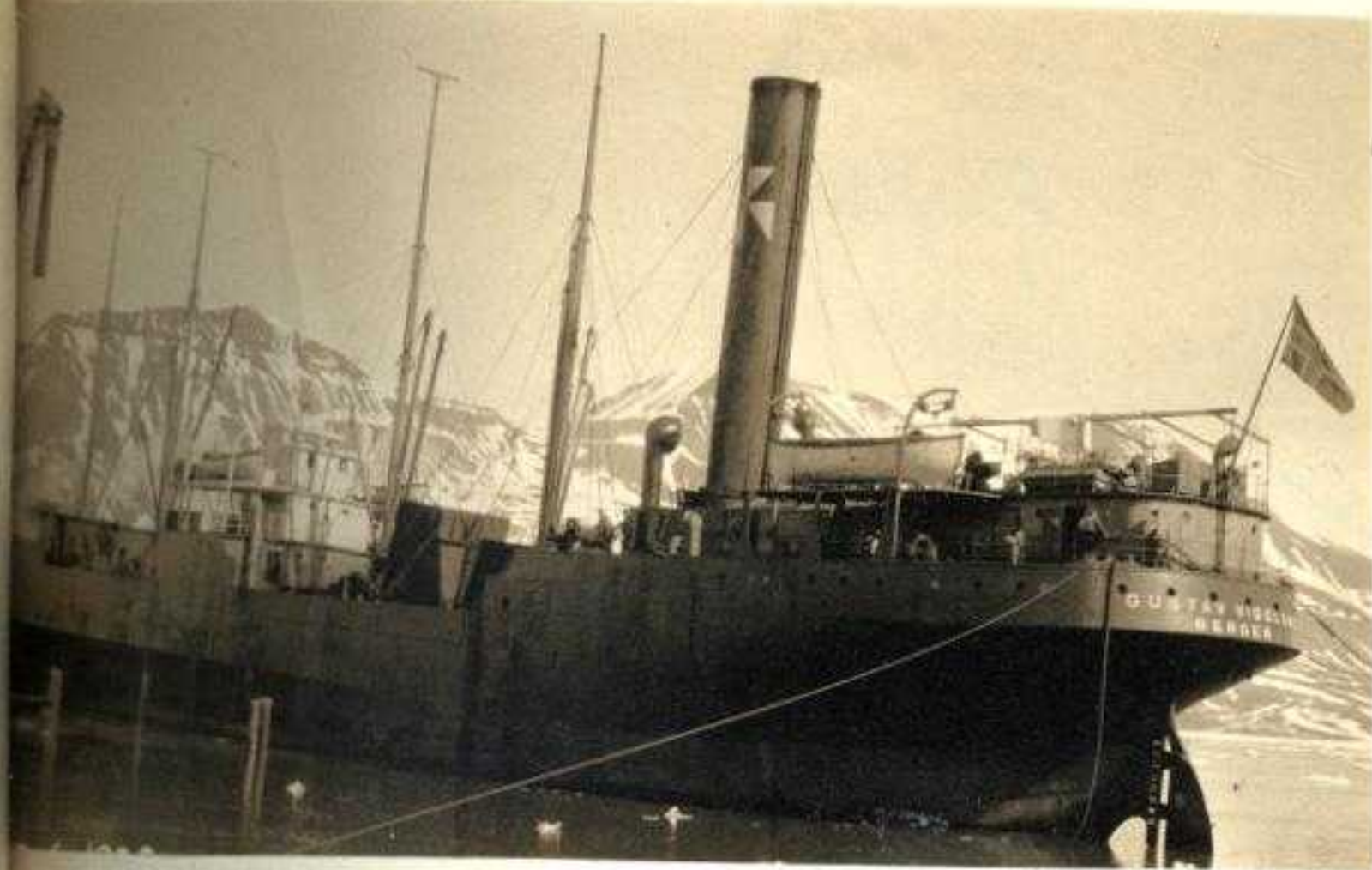
D a g n y e n.



NP 004530

16

Lödingen Bunkerdepot.
3.7.1936.



GUSTAV VIGELAND
Hotellnesset juli 1922
Ca. 5400 t last.

17



Tvers Utsira sydg. 1922.
NP 004531

18



PETALLI, ca. 8800 t.
Hotellnesset juli 1929.

19a



TILTHORN, ca. 10880 t.
Hotellnesset juli 1929.

19b



INGEREN v. Hotellnesset 23.7.1924.

20



INGER TRE Harstad 1933. 21



NP004532

23

MUNIN Harstad



23a

KAPRINO Harstad

NP004533



INGERFEM 1933.

24

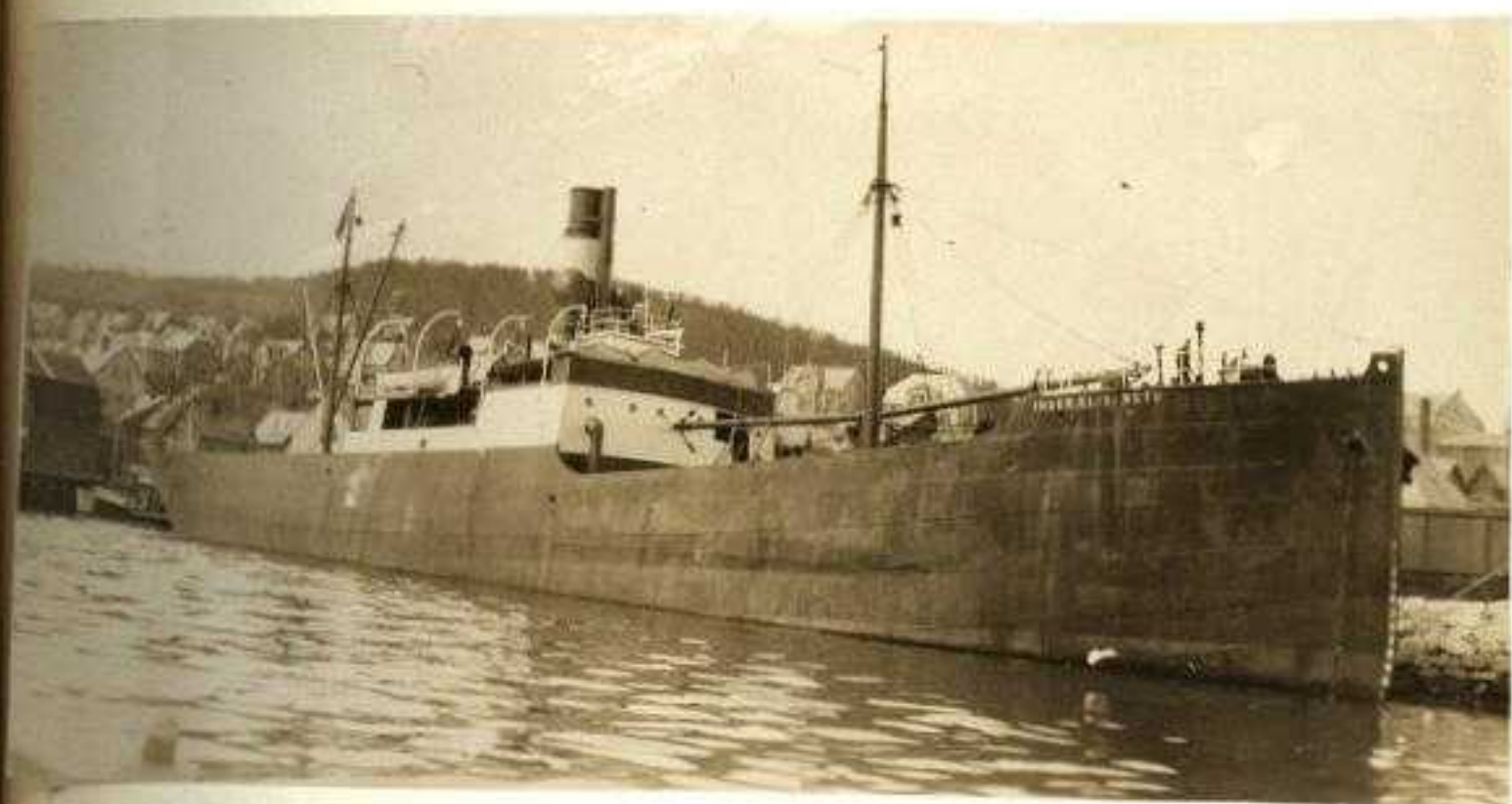


NP004534

26

KRASSIN Harstad.

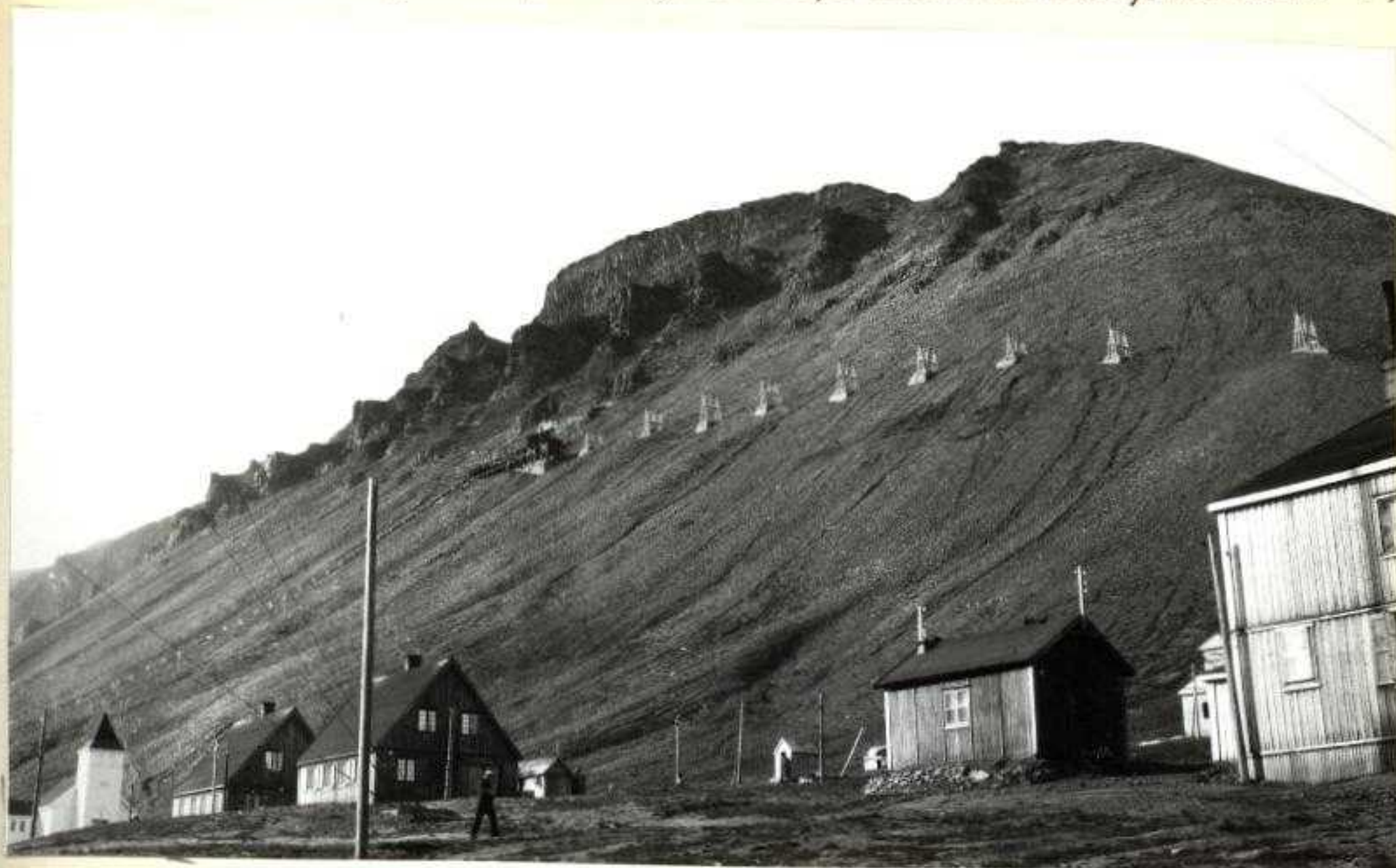
23.7.29.



INGER ELISABETH
Harstad 1928.

25

Administrasjonen, Telegrafan, formannshus, Kirken. 1925.



27



28

Begravelses plass, 1920. Stengjerdet. "kapellet".



29

Konrad Kristoffersen
Nils Krog
Helge Nilsen + 3.1.1920.
Johan Langfjordnes
+ 9.5.1920.

Begravelse 31.7.1920.
Pastor Östenstad forretter.



Advent Bay
- 24

H.

NP 004535 75

1924.
Tegninger av
Jens Hetland.

Karl Bay.
Direktör.



H.
-24.

Rolf Gröndahl 76
Grubeingeniör.



H.-24.

NP 004536 77

Sigurd Westby
Overingeniör.



Sigurd Rudie

H.-24.

Sigurd Rudie. 79
Grubeingeniör.
NP 004537

Sigurd Foss
Maskiningeniör var på ferie
da denne serie blev tegnet.



Erling Gjelsten
kontor



Olaf Nielsen
kontorsjef



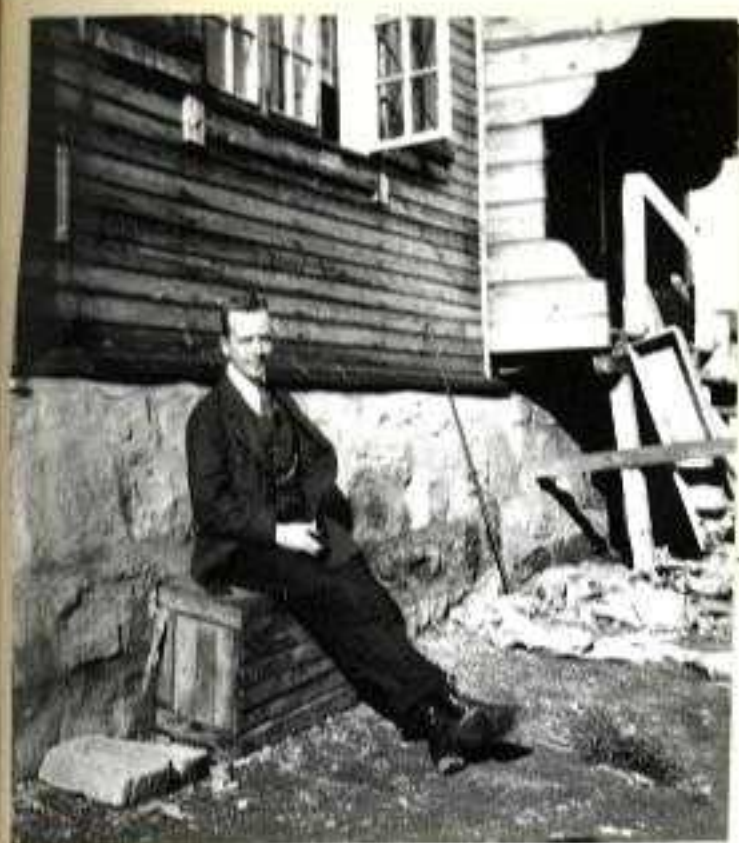
Eistein Lage
bokholder



Otto Rogne
radio



Sig. Rasmussen
post



Carstan Smith
verkslege

30



31



Sigurd Rudie
grubeing.

32

№004541

" S T A B E N "
1917-18



P. Ellefsen
kontorsjef
1916-17

33



Sigurd
Foss Westby
m.ing. b.ing.

34

№004541

Gunnar Horn
gr.ing.

Chr. Lundh
Intendant

O.A. Bergquist
bokholder

N. Lönningdal
verkslege
1917-19.

F. Arneberg, ing.
gjest

Smith-Meyer, ing.
gjest

Fru Lönningdal

Sigurd Westby, ing.
vintersjef

Fru Westby

Grubeing. Sigurd Rudie var fotograf.



35

Dir. Bay stopper Northern Petroleum Co.s boring i Green Harbour.
20.8.1920. (Reynolds).



Statens Kullkomite
Longyearbyen
26.7.1921.

36

Bergmester Riiber, adv. Stuevold Hansen, industridirektör
Hj. Batt, eksp.sjef Hillestad.



Sesongens anleggsar-
beide ferdig.
19.9.1921.
I Blåhuset, Longyearbyen

37

Ing. Foss, ing. Flood, kapt. Mogensen, dir. Bay, montör Adeler (Robins)
ing. Gorski (Bleichert), ing. Rudie, o. ing. Westby.



H.H.Dresselhuys 38
dir.Nederlandsche
29.7.1921. Adv.B.



Sigurd Westby 39
"Isfjord" v Fugløy
26.10.1916



NP004543 40
B.Sherdahl,ing.
20.3.1918
fra Kings Bay.



41
Sesongavslutning 19.9.1919.
Odberg, Bernts, Westby, Lorange, Lundh, Lage, Rudie
Flood, fru Westby, fru Rudie fru Lie, dr.Lie, Bay



NP 004544 42
Gorski, Westby, Lyng, Bohnjardt, Lund, Bay, Cryer, Foss, Bachofen
Hotz, Bing, Brende.
Gorski, Bohnhardt fra Bleichert, Cryer fra Thompson, Bachofen, Hotz fra
Oerlikon.
7.8.1920.



43

Rolf Grøndahl
grubeing.



NP 004545

44

Just Broch
verkslege
1921-23



NP 004547

45

Chr. A. B. Lundh
chef for inten-
danturen.



NP 004546

46

Vinterstaben 1922-23.

Dr. Broch, fru Broch, Lundh
ing. Grøndahl, fru Grøndahl
radio Vestergaard,
vintersjef Westby, pastor
Östenstad, kontor Gjelsten,
fru Westby, kontor Boger,
ing. Sverdrup, kontor Ottesen.



47

pastor Östenstad



NP 004548

Vintersjef Westby. 48



49

Longyearbyen, 4.6.1922.
 Ingeniörstaben 1921-22.
 Erik Flood, b.ing.
 Sigurd Rudie, grubeing.
 Rolf Gröndahl, "
 Sigurd Foss, vintersjef.



50

Vintersesongen 1921-22 slutt.
 O.ing. Westby
 fru Flood
 kapt. Conradi
 ing. Flood
 ing. Rudie
 vintersjef Foss
 kontorsjef Olaf Nielsen.

G j e s t e r.



51

Besök fra Sveakol, 25.7.1922.
 Ing. Holmström, o.ing. Westby,
 ing. Rudie, adm. Anckarström & sön
 ing. Gröndahl.



52

Oxford-ekspedisjonen 1922.⁵²
 Tucker, Jourdain, maj. Congreve.
 NP 004549

P13

Longyearbyens første prest, Östenstad, 1920-24, skal reise.
29.6.1924.



⁵³
Nielsen, Bing, kapt. Abel Olsen, O. Jacobsen, kapt. Glopholm, Svendsen, Lundh, kapt. Conradi, Kollbye, fru Lundh, Wennberg, fru Sverdrup, Sverdrup, Östenstad, Rudie, Bay, Westby, fru Jacobsen, Lewin, Gröndahl.



Statens nye radiostasjon 1930. ⁵⁴
foran Administrasjonen.



⁵⁵
Tg. bestyrer Bowitz-Ihlen
som met. observatör, 27.8.30.



⁵⁶
Röde Mölle, legeboden, Blåhuset.....sykehuset, Administrasjonen. 1030.

Jun i 1924.

P/4



57
Chr. O. Bing
kontorsjef.



NP 004550 58

Olaf Nielsen
kontorsjef.



NP 004551 59

Thorleif Limseth
verkslege 1923/24.



NP 004552 60

Einar Sverdrup
Gr.ingeniør.

G j e s t e r 1924.



61
Fiskerikonsulent
Thor Iversen 20.7.1924.
Kapt. Ditmarsen
Magister Koefoed.



62
To Svea, Adolf Hoel, Danielson-Svea,
en Svea, komm. kapt. Hermansen, Bay,
byråsjef Foltmar, k. kapt. v. Krogh,
ing. Rudie. 4.8.1924.
NP 004553

G j e s t e r 1925.
Longyearbyen.



Prof. Th. Vogt - Ing. Westby
27.7.1925.



Ing. Westby - prof. Patton, USA.
27.7.1925. NP 004554



Bouman, USA, Danielson, Svea, Westby,
Bird, USA, Fernstrom, USA - Kinograms.

Bouman, Bird, Fernstrom til Sp. i
anledn. av Roald Amundsens pol-
flyvning, start 21.5.25 fra Kings Bay.
17.6.1925.



Prof. Rudmose Brown & Mathieson
begge fra Scottish Sp. Co. Westby.
25.7.1925.

Formannsmessen Longyearbyen.



På trappen 29.4.1923.

67

Fra Kristoffersen far

Stein, Kristoffersen

Reinhold under

Moss, boken

Stein, Johanen, Borker



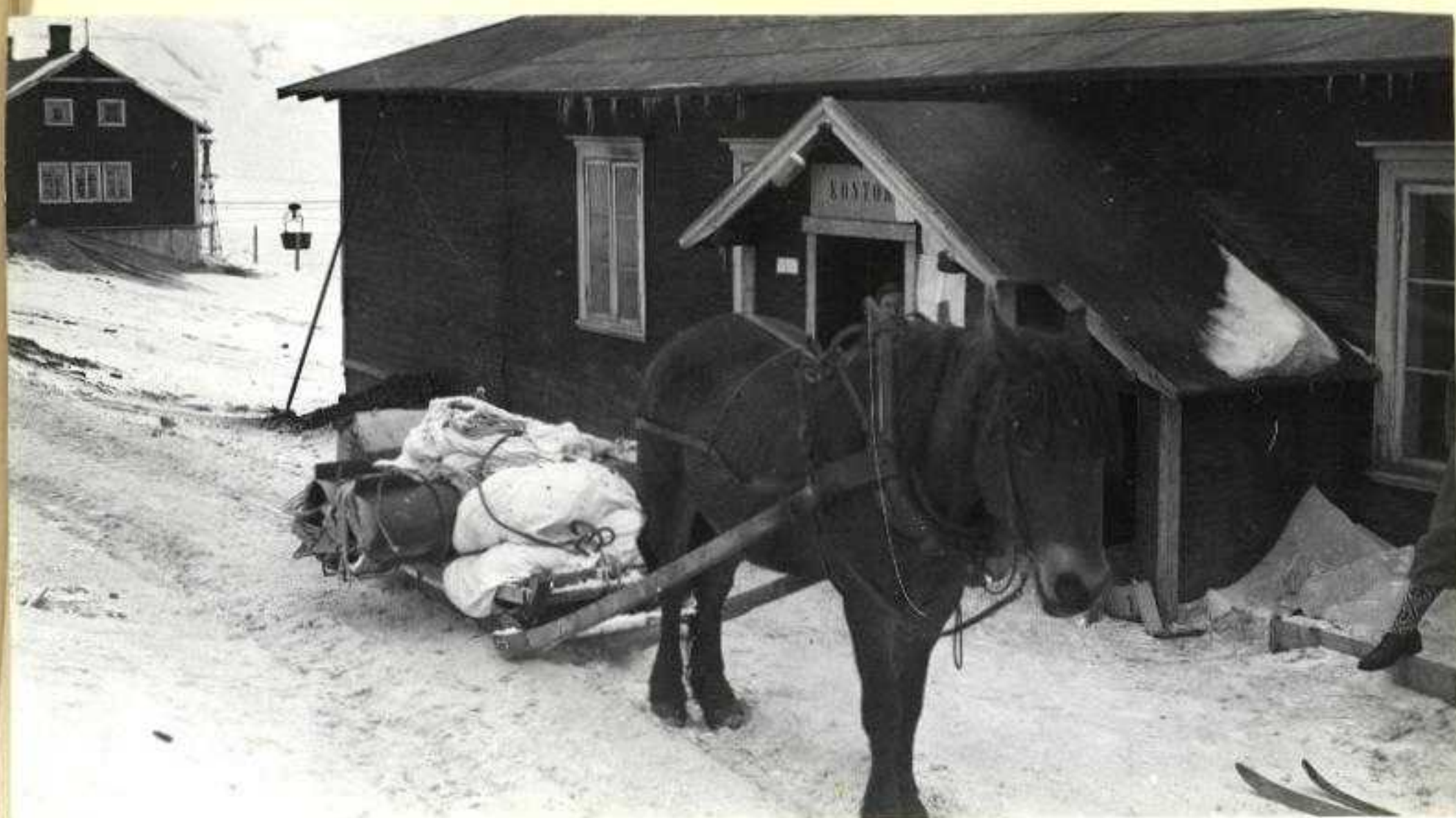
68

Formannsmessen brenner 23.8.1927.



69

Utbrent.



Postsleden 1940.

NP 004556

70



Rein-besök 1939.

71a


H e s t e r
på söndagsfri 1923.

72



NP 004557

73

Hestekrefter.
FWD-bil, Spitsbergen 1.
8.7.1920.
Men det gikk mange år før
neste bil kom.



74

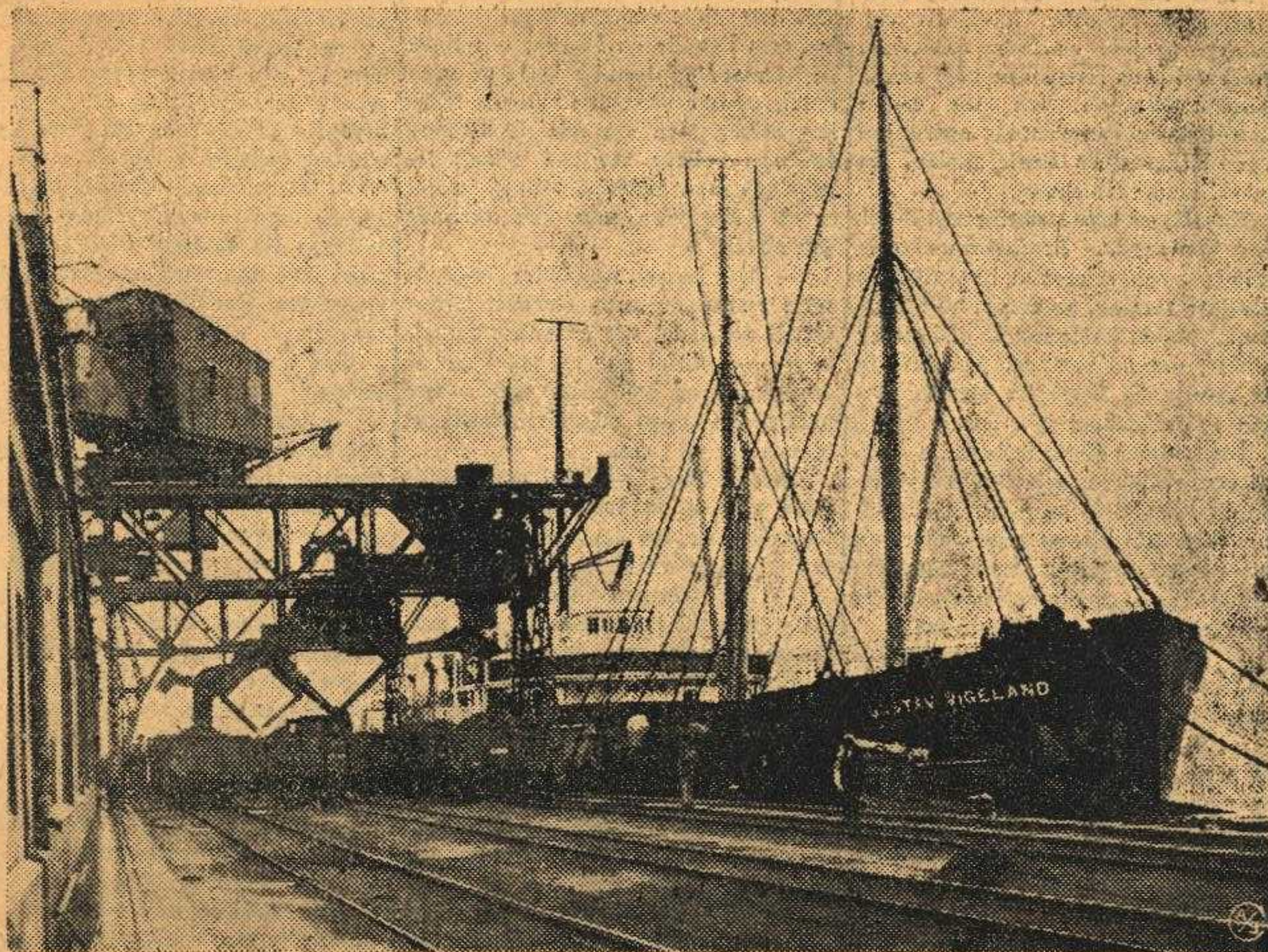
NP 004558

74

HOTELLNESSET
Juni 1924.
"Inger Benedicte" laster.

P18

Den første last Spitsbergenkul til Kristiania.



«Gustav Vigeland» ved Grønlien.

"Aft.p." nr. 344, 10.7.1922.

«Gustav Vigeland» kom hid | Staten kontraheret endel kul fra | last ved Statsbanernes kullosse-
igaar med den første Spitsber- | Spitsbergen til Statsbanerne, og | anlæg i Grønlien. Lasten har en
genkullast. Som bekjendt har | «Gustav Vigeland» skal losse sin | værdi af ca. 225,000 kr.

Begyndt lasting ved Hotelnesset 12.6.1922.

Fra taugbanen, da broanlegget endnu ikke
var ferdig. Avgikk 30.6 med

5332,90 t last og 560,62 t bunkers.

Ankom Kristiania 9.7, losser i Grønlien.

Plat
D.A

