



Taubanene på Svalbard

av Peter J. Brugmans

Taubaner

I sin enkleste form er taubanen en såkalt løypestreng. En løypestreng er som regel en stålwire som er spent opp mellom to punkter i kupert eller bratt terreng, slik at den henger fritt, og med høydeforskjell mellom endepunktene. Denne enkle konstruksjonen kan benyttes til å transportere f. eks. kull ned fra kullforekomster i fjellsidene på Svalbard. Da de første undersøkelsene begynte på Svalbard ble løypestrengen benyttet for å transportere kull. Løypestrengen er benyttet både ved den såkalte Trøndergruva på østsiden av Blomsterdalen og fra gruva som ble anlagt ved Advent City.

En taubane er en videreutvikling av løypestrengen. Den har tidligere vært benyttet som transportinnretning for f.eks. kull, malm og mineraler. Transporten foregår ved hjelp av vogner såkalte kibb. Industritaubanene er som regel baner med to tau. Det ene tauet er en såkalt bærekabel som kibben løper på. Det andre tauet er en såkalt trekkline som trekker kibben langs banen.

Taubaner har gjerne vært brukt i vanskelig tilgjengelig terreng, særlig i fjellområder. Under de norske gruvenes storhetstid i perioden fra 1900 og frem til 1960-årene var taubanen et viktig transportmiddel. Årsakene til at taubanene var populære var at de var forholdsvis enkle å anlegge, de var driftssikre og rimelige i drift før bilen kom. De siste taubanene for transport av mineralske som var i drift i Norge var på Svalbard.

Taubaner på Svalbard

Flere av forekomstene som ble drevet på Svalbard benyttet taubanen som transportmiddel for å transportere kullene fra gruva og til kulloplag eller til skipningskai eller begge deler. Både ved anleggene i Sveagruva, i Hiorthhamn og i Longyearbyen ble det anlagt taubaner for transport av kullene. Taubanene i Longyearbyen var i drift i 80 år, fra 1907 og til 1987 da de ble lagt ned. Årsaken til nedleggelsen var at denne formen for transport var foreldet og at det var billigere å transportere kullene med bil.

Tabell 1 Oversikt over taubanestrekningene i Longyearbyen

Bane nr	Anlagt	Lengde (km)	Ant. bukker	Ant. str. stasj.	Strekning
1a	1907	1,2	15	-	Fra Gruve 1a til Gammelkaia
1b	1939	2,4	26	1	Fra Gruve 1b til Sentralstasjon
2a	1920	1,5	33	-	Fra Gruve 2a til Sentralstasjon
2b	1937	1,9	20	-	Fra Gruve 2b til Sentralstasjon
3	1921	2,5	41	1	Fra Sentralstasjon til Oppredningsverk

4	1946	-	-	-	Nessebanen
5	1959	7,4	87	3	Fra Sentralstasjonen til Gruve 5
6	1969	3,8	40	1	Fra Vinkelstasjon til Gruve 6
Sum		20,7	262	6	

Taubanene i Longyearbyen

Da «The Arctic Coal Company» gikk i gang med virksomheten her i årene etter 1905 var taubanen det eneste aktuelle transportalternativet for å frakte kullene fra gruven og ned til skipningshavnen. Den første ordinære taubanen ble anlagt sommeren 1907 og 1908. Taubanen løp fra gruveinnslaget, som ligger i fjellsiden over der hvor Svalbard Museum holdt til tidligere (det gamle fjøset) , og ned til lasteanlegget på Gammelkaia.

Endestasjonen for banen lå på selve kaihodet, men det var også automatisk tipp ved kullageret på Skjæringa. I skipningssesongen ble kullene transportert rett fra kulliloen til kaihodet og tippet i skipet. Om vinteren ble kullene lagret på kullageret på Skjæringa. Fra kullageret ble kullene fraktet ut til skipet over en 4 spors transportbane. Kullene kunne dermed lastes om bord både ved hjelp av taubanen og ved hjelp av vogner fra kullageret.

Banen var 1.200 m lang og den var i drift helt til virksomheten ved Gruve la ble innstilt som en følge av eksplosjonen 2. januar 1920. Transportkapasiteten på denne banen var ca. 100 tonn pr. time. Ennå står restene av siloen ved gamle Gruve la synlig, men ingen av de 15 bukkene på denne banen står igjen.

Da Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S overtok anleggene i 1916, later det til at banen var i en tilfredstillende forfatning.

Den neste taubanen som ble bygget var fra Gruve 2a og til lasteanlegget ved gammelkaia. Gruve 2a lå i fjellsiden ovenfor boligfeltet i Lia. Denne banen var kjøpt inn fra det nedlagte Salangsverket i Sør-Troms.

Taubanen ble påbegynt i 1919, og den sto ferdig sommeren 1920. Banelengden var på ca. 1.500 m, og den var driftsklar i 1921. Samme år ble den forlenget utover til den nye lagerplassen og lasteanlegget på "Neset".

Taubanen utover til det nye lagrings- og skipningsanlegget var ca. 4 km lang og hadde 74 tårn, regnet fra Gruve 2a. Enkelte av taubanetårnene var i stålkonstruksjon, de øvrige i tre. Det høyeste av tårnene på taubanen var ca. 50 m. Transportkapasiteten lå på 1 00 tonn pr. time.

Mot slutten av 1930-årene besluttet selskapet å bygge ut Gruve lb lenger inn i Longyeardalen på dennes vestside. Transportalternativet for å frakte kullene ned fra gruveåpningen og til skipningsanlegget var også her taubane. Materialene til denne banen ble kjøpt inn og transportert til Svalbard i 1938. Banen har en strammestasjon som ligger rett overfor gravplassen på veien mellom muset og "Huset". Banen ble reist sommeren 1939 og den kunne prøvekjøres allerede i september samme år. Banen var i drift helt til Gruve lb innstilte driften i 1958. Banen vitner om godt arbeid. Bukkene har ikke kommet meget ut av posisjon, og det er

heller ingen av bukkene som er tatt av jordras, vann eller snø. Dersom man ser ekstra godt etter, vil man se at bukkene er plassert i nøye samsvar med terrenget, og at det ingen steder er noen særlig fare for at banen kan bli blokkert eller brutt.

Ødeleggelser under krigen

Taubanen var i likhet med gruvene i drift frem til evakueringen av Svalbard høsten 1941. Da stedet ble evakuert, ble ikke taubanen ødelagt, men man sørget for å fjerne endel viktige deler fra denne.

I august 1943 utførte tyske flåtestyrker operasjon "Zitronella", under deltakelse av blant annet den tyske slagkrysseren «Scharnhorst». Operasjonen gikk ut på å ødelegge anleggene ved de norske og de russiske bosetningene på Svalbard. Tyskerne sendte i land demoleringsmannskaper som svidde av mesteparten av bebyggelsen i Longyearbyen.

Under denne operasjonen ble både den gamle og den nye taubanesilo ved Gruve 2 lagt under ild og skutt i brann av tyske jagere. Taubanestasjonen og kullsiloen ved Gruve 1b slapp stort sett uskadd fra ødeleggelsesverket, i likhet med bebyggelsen i denne delen av Longyearbyen, den såkalte Sverdrupbyen. Sentralstasjonen for taubanen ble imidlertid totalskadet.

Gjenreisning og bygging av

Slik var situasjonen da man tok til med gjenreisningsarbeidene i 1945. Banestrekningene fra Gruve 1b til Sentralstasjonen var intakt, likeledes banestrekningen fra Sentralstasjonen og utover til Hotellneset. Det trengtes derfor bare mindre reparasjoner for å få denne delen av banen driftsklar. Banen fra Gruve 1b og til Sentralstasjonen ble reparert og satt i drift i oktober 1945 slik at oppfaring og produksjon av kull til kraftstasjonen og til husbruk kunne ta til.

Taubanen fra Sentralstasjonen og ut til Hotellneset var ferdig gjenreist i løpet av mars 1946. Kullproduksjonen fra Gruve 1b ble i tiden før banen var ferdig utbedret, lagret ved Sentralstasjonen.

Nye banestrekninger

For driften i Gruve 2 forberedte man et nytt innslag og daganlegg som var flyttet lenger sydover, dvs. oppover i Longyeardalen, enn det gamle daganlegget. Daganlegget kom til å ligge i fjellsiden ovenfor "Nybyen". Taubanen fra Gruve 2b var ferdig 3. mars 1947. Banen gikk fra H2S i Gruve 2b til Sentralstasjonen og lengden var 2.000 m. Gruven kom i full produksjon fra og med det tidspunkt taubanen sto ferdig.

I og med at gjenreisningen etter krigen nå var fullført hva angår taubanene fra gruvene i Longyeardalen og ut til Hotellneset, gjensto det bare mindre endringer i årene som fulgte. I 1956 ble det bygget ny Sentralstasjon i forbindelse med anlegget av Gruve 5 i Endalen. Levetiden på taubanene i Longyeardalen var begrenset til kullfeltenes levetid, og i 1958 ble som tidligere nevnt, banestrekningen fra Gruve 1b til Sentralstasjonen lagt ned. Taubanen fra Gruve 2 ble benyttet frem til ca. 1970 for å transportere kullene fra Gruve 4. Da

virksomheten i Gruve 4 ble innstilt, var det ikke bruk for taubanen mer. I årene som fulgte ble trekkliner og bærekabler på banene i Longyearbyen etterhvert fjernet.

Banene innover Adventdalen

Nå sto utbyggingen av kullfeltene i Adventdalen for tur, og man begynte å planlegge den første banestrekningen innover. Ennå så sent som i slutten av 1950 årene var taubanen et aktuelt transportalternativ. Det var derfor naturlig å velge taubanetransport da Gruve 5, eller "Kong Olav Vs Grube" i Endalen skulle settes i drift. Fra Sentralstasjonen til Gruve 5 er det en strekning på ca. 7,5 km. På strekningen er det en automatisk vinkelstasjon som er plassert på vestsiden av Adventdalen ved munningen av Endalen. Videre er det to strammestasjoner mellom Sentralstasjonen og Vinkelen (vinkelstasjonen) og en strammestasjon mellom Vinkelen og Lasten (lasteanlegget) i Gruve 5. Arbeiderne på denne banestrekningen tok til sesongen 1957/58 og banestrekningen ble fullført sesongen 1959/60.

Ved vinkelen var det også anlagt et inntaksanlegg for kull fra undersøkelsesdriften i gruve 7. Dette anlegget kom på plass omkring 1966. Rester av kullopplaget fra gruve 7 kan ses på sørsiden av vinkelstasjonen.

For sin tid var anlegget ved Gruve 5 meget forseggjort. Det var lagt an for en meget rasjonell drift også med hensyn på taubanedriften. På lastestasjonen var det trykkluftstyrte sylindere for åpning og lukking av lukene i kullsiloen for opplasting av kibb, istedenfor tappeluker som tidligere som måtte opereres manuelt. Likevel var det ikke automatisk fremtrekk av kibbene i lastestasjonen. Når tomkibbene kom inn på lastestasjonen, måtte de skyves manuelt til lastelukene. Lastede kibber måtte likeledes skyves ut på banen igjen. Denne oppgaven var det de såkalte «kibbjagerne» som hadde. Driften i Gruve 5 ble innstilt i 1971, og dermed også taubanedriften her. Nå var det bare banestrekningen frem til Gruve 6 som var i drift frem til sommeren 1987.

Den siste taubanestrekningen

Den siste forlengelsen av taubanen skjedde i forbindelse med klargjøringen av Gruve 6. Banen ble forlenget fra Vinkelen ved Endalen og inn til kullsiloen ved Gruve 6. Denne banestrekningen er ca. 3,5 km lang. Strekningen mellom Vinkelen og Lasten i Gruve 6 består av 40 bukker og en strammestasjon. Arbeidet på denne banestrekningen ble fullført sommeren 1968.

Lasteinnretningen i forbindelse med siloen ved Gruve 6 representerte også noe nytt. Her var det installert en såkalt dreiebunker som fylte opp kibbene med en automatisk tilmålt kullmengde. Spillkull fra lasting gikk via en beltetransportør tilbake til matesiloen. Videre ble det i forbindelse med forlengelsen av banen frem til Gruve 6 installert automatisk fremtrekk av kibbene i både lastestasjonen Gruve 6, Vinkelstasjonen i Endalen og på Sentralstasjonen. Nå var det ikke lenger bruk for «kibbjagerne».

Da Gruve 7 kom i drift ble det vurdert å forlenge banen frem til kullsiloen ved fjellfoten. Dette falt imidlertid for kostbart. Derfor gikk kulltransporten fra Gruve 7 til kullopplaget en tid kombinert med lastebil og taubane. Kullene ble transportert med lastebil fra silo ved fjellfoten Gruve 7 og til et inntaksanlegg som var bygget ved Gruve 6. Fra inntaksanlegget gikk kullene fra Gruve 7 til kullsiloen ved Gruve 6. Derfra gikk kullene fra Gruve 7 sammen med kullene fra Gruve 6 på taubanenutover Adventdalen og til oppredningsverket. Da produksjonen i Gruve 7 ble midlertidig innstilt i perioden 1978-81, førte dette til at taubanen ikke var i drift sesongen 1979/80. For å ta den forholdsvis beskjedne produksjonen fra Gruve 6, ble det bygget en bilvei frem til siloen slik at kullene kunne transporteres til oppredningsverket med bil.

Da Gruve 7 kom i regulær drift igjen høsten 1981, ble taubanen atter tatt i bruk. Virksomheten i Gruve 6 var i mellomtiden innstilt. Den kombinerte transportformen vedvarte frem til sommeren 1987. I disse årene ble det utført flere beregninger over kostnader for forskjellige transportalternativer for kull, hvor konklusjonene var entydige; taubanetransporten var blitt for kostbar med det volumet som ble produsert i Gruve 7. Taubanen var også mindre fleksibel enn biltransport. Tiden var dermed løpt fra taubanen som transportalternativ.

Sommeren 1987 ble taubanen lagt ned for godt. Ennå fikk banen stå komplett med kibbene hengende. Biltransporten var tross alt et forsøk, og selskapet ville forvise seg om at det hadde truffet korrekt avgjørelse ved å velge bil fremfor taubane som transportform. Resultatet av forsøkene overtraff forventningene, og sommeren 1988 kom det endelig klarsignalet til å demontere banen. I løpet av sommeren og høsten samme år ble banemateriellet tatt ned fra banen, trekkliner og bærekabler ble demontert. Kun på strekningen mellom strammestasjonen og Sentralstasjonen henger fortsatt kibbene. Likevel er fortsatt fornemmelsen av taubanen der, særlig på de få stedene hvor den krysser veien hvor det ennå står et værslitt skilt med nesten utvisket tekst: «SE OPP FOR KIBB».