





# SVALBARD

– de svala kryssningarnas land

Längs Svalbards kalla kuster stävade Check-in i somras på två olika fartyg, M/S Nordstjernen från norska Hurtigruten och M/S Stockholm från svenska PolarQuest.

Av Peter Hanneberg och Gösta Mineur

Foto Peter Hanneberg

I Rijpfjorden kalvar en av Nordostlandets 210 glaciärer, medan den nya tidens resenärer – ekoturisterna – lämnar sina fartyg i gummibåtar för att njuta Arktis oslagbara islandskap. Totalt har man räknat till 2 078 glaciärer på Svalbard!



M/V Polar Star har kilat in sig i packisen för att kunna släppa av passagerarna på en ispromenad i trygg närhet till sitt flytande hem. Fartyget är 86 meter långt och byggt i Finland, en modern isbrytare med 47 hyter för max 105 turister. Foto: Spitsbergen Travel/Nina Bailey.



Ledaren och ekologiden Adam Rheborg tar ut sina 12 expeditjonsdeltagare för en landstigning med gummibåt från M/S Stockholm. Fartyget är litet och smidigt, ett charmigt kulturminne med Stockholms stadsvapen på skorstenen.





Det nya Svalbardmuseet i UNIS-byggnaden i Longyearbyen är en höjdpunkt, mycket finkänsligt och konstnärligt utfört, samtidigt både informativt, aptitretande och spatiöst!



**I**Norra Ishavet mitt mellan Skandinavien och Nordpolen står Svalbard med fjälltoppar, fågelberg, glaciärer och inskurna fjordar. Svalbard betyder ”landet med de kalla kusterna” och omfattar huvudön Spetsbergen med de stora öarna Nordostlandet, Vitön, Edgeön och många mindre satellitöar. Svalbard är norskt territorium och ligger strax söder om det väldiga bälte av packis och drivis som omger nordpolen.

Ögruppen bjuder på magnifika, kontrastrika landskap av is och berg. Ishavets enorma rikedom på föda under de få sommarmånaderna har gett upphov till ett intensivt djurliv med mås- och alkfåglar, sälar, valrossar, renar, fjällrävar och paradarten framför andra – isbjörnen! Idag kan man uppleva mycket av detta ostörda vildmarksrike på välarrangerade nära-naturen-kryssningar med små och halvstora fartyg som använder gummibåtar för att landstiga. Koncepten skiljer sig på olika sätt från varandra, men huvudspåret är detsamma.

Vill du göra en spektakulär arktisk kryssning under något bekvämare former på ett mellanstort fartyg, är Hurtigruten ett bra alternativ. Vill du känna dig som äventyrare på en expedition, med få deltagare och små fartyg har PolarQuest bra upplägg. Check-in prövade bägge i somras, då Peter Hanneberg följde med på MS Stockholm och Gösta Mineur på MS Nordstjernen.

MS Stockholm gick till Nordostlandet och Vitön på säsongens sista resa i månadsskiftet augusti-september. MS Nordstjernen används för Hurtigrutens kortare resrutten och gick upp till 80:e breddgraden och valrossön Moffen.

Bägge arrangörerna har ytterligare var sitt fartyg på Svalbard för att få variation på rutterna och möta den stigande populariteten. PolarQuest har MS Origo på liknande turer som sitt systerfartyg. MV Polar Star används för Hurtigrutens längre turer som når Nordostlandet i öster, liknande dem som Origo och Stockholm gör.

Mest intressanta är de båda arrangörernas specialare senare under säsongen. Då är drivisen som minst utbredd öster om huvudön Väst-Spetsbergen. Då kan PolarQuests båtar nå ända fram till den svåråtkomliga Vitön, där platsen för Andrées sista läger finns markerad med ett monument. Hurtigrutens motsvarande specialare när drivisen tillåter, är att runda hela Spetsbergen. MV Polar Star följer då Spetsbergens östra kust från Nordostlandet söderut, rundar sydduden Sörkapp och stävar sedan tillbaka upp längs sydvästkusten till Isfjorden och Longyearbyen. Inget av dessa specialmål garanteras dock – ty här är det Naturen som bestämmer från fall till fall!

#### Imponerande museum

Alla resor startar med att man flyger till Longyearbyen. Före september 1975 fanns ingen flygplats på Svalbard. Det tog flera dygn att tuffa upp med Hurtigrutens reguljära fartyg från Tromsø eller Hammerfest, såvida man inte själv flög ett pontonplan. Roald Amundsen försökte med det senare och försvann i ishavsdjupet på okänd plats. Idag är allt annorlunda

och en modern flygplats tar tryggt ned jetplanen från Tromsø eller direkt från Oslo. Från Arlanda via Norge får man räkna med fem timmar för hela rutten upp till huvudstaden Longyearbyen. Bara några timmars flygning från Oslo kan man stiga på fartyget för att sedan glida genom detta exotiska, arktiska landskap.

Det har hänt mycket i Longyearbyen på några decennier. Vi vandrar längs dess huvudgata ända bort till Nybyen. Inhandlar en ny Goretexjacka för billiga 1400 kronor och en del annan utrustning. I gengäld till dem som ställer upp och arbetar i polarmörkret har Norge gjort Longyearbyen till skattefri zon, vilket märks på priserna. Vinet till maten under kryssningarna är också billigt eftersom inköpen görs i Longyearbyen. Så tänk inte att Norge alltid är dyrt, för det gäller inte Svalbard.

Högsta prioritet får det nya museet i den stora UNIS-byggnaden närmast fjorden, nedanför Radisson SAS. Museet är mycket fint arrangerat med fynd efter fångstmän på Svalbard, en rekonstruerad fångsthytta, uppstoppade djur och fåglar, historiska bilder och annat. Som vanligt när man stiger in i en byggnad på Svalbard tar man av sig skorna i farstun.

#### Obegåvad representation

Lägsta prioritet ger vi Galleri Svalbard i byns andra ände, Nybyen. Det ligger flera kilometer bort, nästan uppe vid kolgruvorna. Där får vi ett otrevligt bemötande av en representant för lokalstyret. Galleriet visar sig vara helt tomt på besökare och vi gissar att denne ogästvänlige man måste vara förklaringen. Två gästande konstnärer i huset bekräftar problemet och ringer efter en taxi åt oss, varefter vi lämnar Galleri Svalbard – för alltid.

I Longyearbyen finns däremot intressanta kolgruvor man kan besöka med guide, en gammal linbana för kolet, och en fin liten kyrka från 1958. En enslig kyrkogård från 1920 med vita kors på en sluttning minner om dem som dog i spanska sjukan. På väg ned till hamnen och fartyget hälsar jag respektfullt på Busen, som står mitt i huvudgatan beväpnad med hacka och hjälm. Han står staty för den anonyme kolgruvearbetaren – Svalbards hjälte och okände soldat.

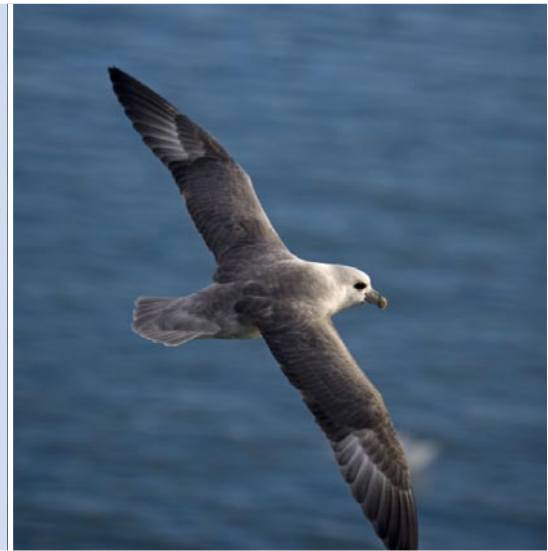
Svalbard är norskt, men Svalbardtraktaten gör det möjligt för de ca 40 anslutna länderna, bl a Sverige, att bedriva gruvdrift och annan verksamhet. Idag är det bara Norge och Ryssland som bryter kol här. Sovjet utnyttjade rätten till gruvdrift i strategiskt syfte i det kalla kriget. Själva kolbrytningen har aldrig varit lönsam. Även Sverige försökte sig på brytning i Sveagruva i van Mijenfjorden på 1920-talet.



Gummibåten, eller zodiaken, lär ha uppfunnits av den legendariske dykaren Jacques-Yves Cousteau som koncept för att underlätta marina studier. Det tackar dagens ekoturister varmt för. Foto: Spitsbergen Travel/Nina Bailey.



Djurlivet på Svalbard skulle man kunna tro är glest, eftersom öarna består av växtfattig tundra, en slags arktisk halvöken. Men det kompenseras galant av Ishavets överflöd på föda under sommaren. Stormfågeln (t h) är Arktis svar på albatrossen i sydhaven. Isbjörnen, som plåtades nära 81:a breddgraden, är välnärd på sälkött i områden där drivisen ligger kvar. Nedan: Expeditionsledaren Adam Rheborg vet att valrosskolonins fläskberg till alfahanne kommer nära av nyfikenhet, om han sitter stilla.





Till slut framme på Vitön med M/S Stockholm har Peter Hanneberg tagit av sig mössan för att hedra August Andréé och hans kamrater Strindberg och Fränkel på deras sista lägerplats.

#### Ryssarnas kolstad

Första kajen som alla kryssningar angör är den ryska kolbrytningsstaden Barentsburg fem mil från Longyearbyen. Det är ett intressant besök om man vill förstå hur bra man själv har det. Från en hamn full av rostigt järnskrot och svart kolspill klättrar de extremt fula byggnaderna från Sovjettiden upp för sluttningen. 850 ryssar och ukrainare, varav 70 procent män, lever här för att rota i Arktikugols olönsamma kolgruvor. Tacken är en nedkortad livstid orsakad av den ohälsosamma arbetsmiljön. Trots löften om gyllene tider kommer de hårt arbetande skattsökarna hem minst lika fattiga och klart mindre friska efter tre år.

Ett enkelt kapell i trä står och ser sorgset ut i backen. Det restes efter att ett ryskt flygplan för drygt tio år sedan under landning kraschade mot bergväggen ovanför byn och dödade samtliga femtio ombord. En ofattbar tragedi för de redan utsatta arbetarna i Barentsburg. Några av passagerarna sveper en rysk vodka i baren i Folkets hus, varefter vi bordar fartyget igen och flyr beklämda mot väster. Från akterdäck ser vi det gudsförgätna Barentsburg tona bort i fjärran. Att efter denna upplevelse stiga in i båtens restaurang för en god middag med franska viner skapar ett lyckorus över att vara född i väst. Men det är en erfarenhet att besöka denna svartmuskiga gruvort vars stämning och estetik får alla klockor att stanna.

På Svalbard är det naturen som lockar och nu börjar glaciärerna avlösa varann utanför. Stora delar av ögruppen naturskyddades 1973, under viss protest från Sovjet. Idag utgör naturturismen ett rent och miljövänligt resursutnyttjande och en ny inkomstkälla för Svalbard. Samtidigt har de internationella besökarnas intresse för isbjörn, valross, havsfåglar och orörd natur bidragit till att förstärka naturvården. Isbjörnarna har ökat kraftigt i antal på trettio år och kan upplevas av alla som deltar i en kryssning i ögruppen. Det nya hotet mot arten är växthuseffekten som höjer temperaturen och minskar drivisen, som isbjörnen är beroende av när den jagar säl.

#### Forskarnas Ny-Ålesund

Inne i Kongsfjorden ligger Ny-Ålesund, en märklig by med forskningsstationer från minst åtta länder inklusive Kina, Sydkorea och Japan. En by där man känner ögon i nacken varhelst man går. Ve den som tar några steg på sidan om grusvägen och stigen. Häckande fåglar, känslig tundra, utplacerade inventeringsrutor och forskningsinstrument är orsaken. I Ny-Ålesund kan inte den mest hänsynstagande ekoturist vistas utan att känna sig som en potentiell marodör.

Det måste man självklart visa respekt för och vara hård mot sig själv när frestelsen blir för stor att vandra ut i periferin med kameran. Vi träffar på simsnäppor och två polarrävar längs den vackra stranden. Där reser sig också ett patinerat eiffeltorn i miniatyr, för åttio år sedan ankarmast för de zeppelinare, luftskepp, som norrmannen Amundsen och italienaren Nobile försökte nå Nordpolen med.

Alla turistfartyg går in till Ny-Ålesund. Av Svalbards 2 700 invånare lever drygt 30 människor året runt i Ny-Ålesund. De stiger till drygt 100 om sommaren. En stor byst av polarhjälden



Roald Amundsen står mitt i byn. Nära hamnen har ett litet ånglok med några kolvagnar lämnats kvar. Ett minne från kolbrytningen, som upphörde 1962 efter en svår gruvolycka med 21 döda. Byns hus är färgglada, vart och ett med sin egen lilla historia. Några är t ex hitfraktade från Blomstrandhalvön tvärs över Kongsfjorden efter fiaskot med marmorbrytningen på 1910-talet. "Marmorn" var så värdelös att den pulvriserades vid minsta påfrestning.

#### Andréés ballongplats

På Danskön vid Spetsbergens nordvästra hörn landstiger vi med gummibåtar för att beskåda resterna efter August Andréés ballongbas Virgohamna. Härifrån lyfte han med sina två kollegor Strindberg och Fränkel den 11 juli 1897 för att försöka nå Nordpolen med luftballongen Örnén, ett vansinnesprojekt från första tanken. Vätgasanordningen finns kvar liksom högar av järnfilsspån, förankringspålar, gravar och en minnessten från 1958. På Amsterdamön mitt emot finns resterna av Smeerenburg, holländarnas valfångststation och kokeri från 1600-talet.

Från Danskön är det bara tre landmil upp till 80:e breddgraden. Man är då norr om huvudön Spetsbergen och kan navigera österut. PolarQuests fartyg M/S Stockholm och M/S Origo fortsätter, liksom Hurtigrutens längre kryssningar med M/V Polar Star, längre norrut och in i drivisbältet. De fartyg som används här uppe har i regel förstärkta skrov för att kunna buffa sig fram genom drivisen. Det gör vi också, och i år lyckas skepparen Per Engwall pressa det lilla fartyget M/S Stockholm till "personligt rekord". Långsamt när vi omkring 81 grader 36 minuter nordlig bredd! Som passagerare börjar man undra om vi kan ta oss ut igen.

Runt fartygen seglar stormfågeln, Ishavets albatrosser, skickligt manövrerande på stela vingar i den eftersläpande turbulensen. Så snart man kommer in i drivisbältet ökar antalet måsfåglar. Den mest sublimes är ismåsen, Arktis egen fétärna. Den är helt vit och för tanken till en fredsduva, det enda som saknas är olivkvisten i näbben. Mest exotisk och svårsedd är den mystiska rosenmåsen, den minsta av nordhavets måsar. Under första delen av sommaren är aktiviteten bland alkfågeln intensiv. Överallt ser man dem pila fram i små flockar genom luften, på väg från fågelbergen för att plocka mat ur havets fullproppade skafferi.





Det barackliknande museet i ryska kolstaden Barentsburg.



Loket från den nedlagda kolgruvan i Ny-Ålesund.

► Uppe på drivisen möter man också isbjörnen, som gärna kommer nära fartyget av nyfikenhet. Men inte för att skanna av vilket friluftsmode som gäller idag – för dem är vi mat och ingenting annat. Ibland ser vi sälar ligga på isflaken, nära kanten för att snabbt kunna vräka sig i vattnet. Problemet är att faran ibland dyker upp i vattnet. Sälarna är isbjörnens stapelföda och isbjörnar är ypperliga simmare. I en bukt på västra Nordostlandet kan vi iakttä en isbjörn faktiskt försöker simma ikapp en säl långt ute. Det visar sig naturligtvis snart att den gjort en grov överskattning av sin egen förmåga.

#### Valrossens rike

När man kommit norr om huvudön Spetsbergen och sätter kurs mot öster kommer man snart till Moffen strax ovanför 80° nordlig bredd. De korta turerna på 3–4 dagar går inte längre norrut än 80°, men även på de kryssningarna får man oftast syn på isbjörnar. Vid Moffen gör Hurtigrutens Nordstjernen ett stopp nära reservatsgränsen för att spana på valrossarna på den lilla ön. Landstigning tillåts inte på grund av naturskyddet.

PolarQuests båtar går inte till Moffen, då det finns valrosskolonier längre österut som man kan komma alldeles inpå med gummibåtar och till fots. Liksom Stockholm och Origo ser också Polar Star dessa djur på bland annat Nordostlandet och Sjuöarna.

Under sina uppskattade föreläsningar om Svalbard brukar naturfilmaren Bo Kristiansson visa en sekvens på en hungrig isbjörn som spankulerar allt närmare en hög av fläska valrossar, liksom fullt medveten om att där, under den dallrande, läderaktiga ytan måste dölja sig enorma mängder ångande färskt kött. Till slut börjar den dra i huden på en av de mer perifert liggande valrossarna. Men att bita

sig igenom en fem centimeter tjock gummimatta lyckas inte ens för en isbjörn. Det hjälper inte att den är både hungrig och ett av jordens farligaste och största rovdjur.

Med valrossbergens snoriga trynen, plastlika morrhårsborstar och halvmeterlånga elefantbetar på näthinnan står vi på däck och spanar över Svalbards mäktiga landskap, när fartyget åter stävar söderut mot Longyearbyen och utgångshamnen för alla Svalbardkryssningar. På väg hemåt från upplevelser av Svalbards dignitet domineras hjärnan av särskilt en tanke: här har man inte varit för sista gången! □

## Resefakta Svalbardkryssningar

### HURTIGRUTEN

Hurtigruten har två fartyg som kryssar på Svalbard mellan den 13 juni och 24 augusti 2007.

Spitsbergen Adventure Cruise med MS Nordstjernen, 6 dagar (kryssningen är på 4 dagar) och Spitsbergen Expedition Cruise med MV Polarstar, 9 dagar (kryssningen är på 7 dagar).

Adventure Cruise, dubbelhytt fr. 14 280 kronor/person. Expedition Cruise, dubbelhytt fr. 33 720 kronor/person.

I priserna ingår övernattning i Longyearbyen, helpension och all transfer. Flyg Stockholm-Longyearbyen t/r fr. 4 500 kronor/pers. exkl flygskatter.

MS Nordstjernen är byggd 1956 men är ombyggd och moderniserad 2003. Fartyget har vackra salonger i gammal stil. Det finns 55 hytter med 115 sängplatser. Hytterna är relativt små och har väningsängar.

MV Polarstar är en isbrytare byggd 1969. Fartyget har 47 hytter, varav 2 sviter. 43 av hytterna har egen dusch och toalett och samtliga hytter har fönster. Ombord på MV Polarstar finns restaurang, panoramasalong, bibliotek, bar och ett litet träningsrum samt kiosk.

### POLARQUEST

PolarQuest har två små fartyg på Svalbard. MS Origo tar 24 passagerare, MS Stockholm 12. Båtarna är trängre än större fartyg, men har det man behöver: en matsal med god mat, en salong och robusta, bra hytter med över- och underslaf, dusch och WC. Litenheten och få passagerare skapar smidighet och ger goda möjligheter att komma tätt inpå det vilda utan att störa, vilket ger exklusiva upplevelser.

I år gör Origo tio och Stockholm sex 9-dagars-expeditioner fr. ca 26 000 kronor. Origo avslutar säsongen 2007 med Expedition Vitön den 2-11 sept fr. ca 25 500 kronor.

Dessutom görs en 11-dagars-expedition runt hela Svalbard den 26:e juli med inhyrda polarforskningsfartyget MS Professor Multanovskiy, som tar 49 deltagare fr. 27 500 kronor. Systerfartyget Prof. Molchanov går till Vitön och till den vackra fjorden Hornsund på södra Spetsbergen under 9 dagar den 20 juni, fr. 22 500 kronor. Flyg ingår inte.