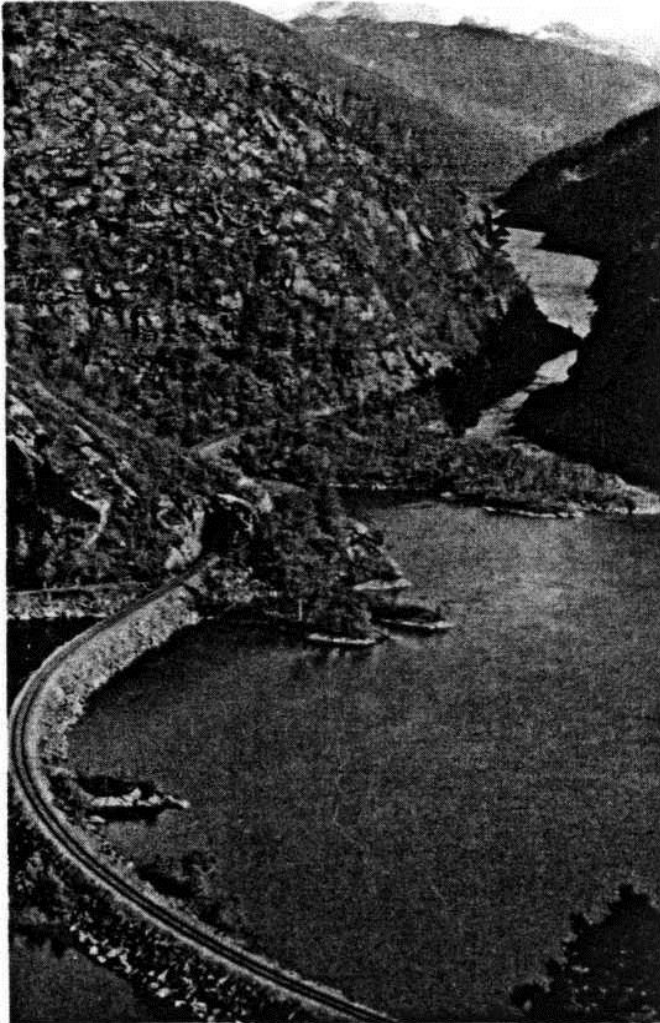


DRÅGVIGEN (Dråvika)

Av tidl. stasjonsmester Thorvald Hugaas



Pressen et pent bilde med tekst "Fra Sjønstå dalen." Dette fikk meg til å bestemme meg for å skrive. Dalen heter ikke Sjønstå dalen der bildet er tatt, men Langvassdalen etter Langvannselven som er ca. 12 km lang og renner fra Langvann til Øvrevann. Sjønstå dal er et gårdsnavn. Det gjelder gården som i dagligtale blir benevnt Nedre Fjeld. Navnet av Jens Kristensen som kjøpte stedet før århundreskiftet og bodde der til sin død. Stoppestedet Sjønstå dal på Sulitjelmabanen fikk i 1957 navn etter denne gården.

Dette med navnet har jeg fått bekreftet av en mann som også oppga br.nr. 90. Han var enig med meg i at man ikke burde si Sjønstå dalen, for det er galt.

Jeg så nylig i en avis at "en elg er skutt ved Hellarmo i Sjønstå dalen." Det er en forferdelig uvitenhet. Vi sier jo Hellarmo ved Langvann, som er det riktige. Langvannselven har sitt utløp ved Hellarmo, renner ca. 2 km i ganske sakte strøm fram til Fossendam, der den får de første stryk ned til Dråvika. Her vider dalen seg kraftig ut, og elven løper videre som en stille strøm fram til det meget trange stryk ved Glefsen.

Den første jernbane gikk som kjent fra Sjønstå til Fossen, en strekning på 10 km. Ved Fossen var bygget en kai i mur, og der var også satt opp en liten dampkran. Hit kom dampbåten med kis i prammer og her ble den lastet over i jernbanevogner. Dette varte i to år til banen ble forlenget til Hellarmo. Tett ovenfor fossen var det strukket en kraftig wire over elven for å sikre trafikken ved kaien om galt skulle være.

Men la oss igjen ta for oss bildet. Jeg vil si: Her ser vi porten til Sulitjelma. Denne åpning mellom fjellene er sikkert gitt oss for å muliggjøre utnyttelsen av rikdommen der inne. Vi ser også Sulitjelmatoppene. De kan ses to steder på jernbanen, men her er de finest, så fine at når Verket hadde gjester, stoppet toget i Jonasodden der bildet er tatt. Og begeistring var alltid stor.

Tilbake til Dråvika. Fra Jonasodden og rundt er det ca. 700 m. Der er flere skarpe kurver, og jernbanen lå lavt. Dette medførte at jernbanen ble oversvømmet når det var flom. Utløpet ved Glefsen var for trangt så vannet ble naturlig demmet opp. Dette skjedde flere ganger, men virkelig storflom hadde vi i 1901 og i 1914. Vannet sto da mer enn en halv meter over skinnegangen og trafikken måtte innstilles.

Men Dråvika har sin historie. Etter hvert som driften ble utvidet i Sulitjelma, ble det større drift også for jernbanen. Vi fikk "Odin" - et ganske stort lokomotiv - 18 tonn, 3-akslet, så det var tungt for den svake skinnegangen, men sterkt. Og togene gikk dag og natt, fire tog hver vei. Om natten var det en mann som visiterte linjen og holdt vakt. En høstnatt i 1908 gikk han sin tur for siste nattog, først til Osbakk, der toget passerte ham, snudde tilbake nedover - alt i orden. Men toget som skulle komme nedover igjen fra Hellarmo kom ikke etter. Derimot kom personalet på fem mann til fots inn til oss på Vannstasjonen og sa: "No må dokker stå opp, for no ligg "Odin" i elva i Dråvika." Det var lokføreren som førte ordet, men vi kunne nesten ikke tro det han fortalte. Da vi fikk nærmere detaljer, var vi imidlertid ikke sene om å treffe forberedelser for å få linjen klar igjen. Ekstratog med redskaper og mannskap kom oppover fra Sjønstå.

Toget som sporet av hadde ca. 40 vogner. Det kom ned første fall og skulle fram til Glefsen, men i vestre

kurve i Dråvika hadde en stor, flat fjellblokk rast ned og tatt med seg skinnegangen i ca. 50-60 meters lengde. På østre siden, der toget kom fra, hadde skinnegangen stoppet mot en bergnabb og laget en meget skarp sving rett utfor. Andreas Setsa, som var en meget skarp iakttaker, sa intet før de var like ved, men da fikk han se den nye sving og faren, ga alarmsignalet og fikk hoppet ut i siste øyeblikk. Det ble et fryktelig rabalder da "Odin" gikk utfor, og flere malm- vognere reiste seg eller veltet. Malmsettet skjøv godt på. Det bør nevnes at det var stummende mørke, så når alle kom fra det med livet, får man si det var et under. Stedet hvor dette raset gikk var betraktet for trygt. Etter 14 dagers forberedelse fikk vi "Odin" opp, men det ble store reparasjoner.

Men det skulle hende mer for "Odin" i Dråvika. I 1912 ble det besluttet å forlenge banen fra Hellarmo til Fagerli. I forbindelse med dette arbeid, som også omfattet ombygging av banen Sjønstå - Hellarmo til større sporvidde, ble banen lagt i en lang kurve over Dråvika fra stor skjæringen i øst, som vi ser på bildet, til Jonasodden. Dermed fikk man bort fire skarpe kurver. Ved siden av storskjæringen ble det skutt en tunnel. Det var bare handboring og hardt fjell så det tok lang tid. I 1913 var den 2/3 inne. Også den gikk i kurve.

En dag i september kom kokken med kaffe til karene. Mens de satt inne i tunnelen og holdt matpause, så de ettermiddagstoget komme i Jonasodden. De ante fred og ingen fare. Men her ble det rabalder. "Odin" svingte plutselig inn mot tunnelen og ble stående. Når arbeiderne kjørte ut stein, la de skinnegangen over sporet. Den hadde de glemt å ta bort, og resultatet ble altså en kraftig avsporing. Heldigvis ble det heller ikke i dette tilfellet noen personskader.

Aret etter i juli fikk vi den største flom vi til da hadde hatt. I Dråvika steg vannet voldsomt og nådde flere centimeter over vannstanden i 1901. Et lokomotiv måtte snarest mulig føres gjennom vika. Det gikk godt, men varmen under kjelen sloknet og det måtte fyres opp på nytt. Nå hadde vi følgende forbindelse: Tog fra Sjønstå til Jonasodden og nytt tog fra stor skjæringen til Hellarmo. Mellom Jonasodden og stor skjæringen ble det satt inn en ferje rodd av to mann. Trafikken var jo svært liten - av gods bare post og høyst nødvendige varer. Men en del passasjerer var det jo også, blant dem noen skuespillere fra Nationaltheatret som reiste på turne. De kom seg til Sulitjelma på ordinær måte lørdag, mens flommen kom for fullt i helgen. Mandag skulle de ned og steg trøstig ombord i vår improviserte ferje. De måtte stå på turen over. Om de var redde? Det vet jeg ikke, men primadonnaen Ludovikka Levy var strålende. For henne ble det kanskje et minne for livet.

Vannet sto over jernbanelinjen en ukes tid. En del etterarbeid ble det selvsagt, men noen dager senere rullet togene igjen som normalt gjennom Dråvika.