

HISTORIER OM FOLK OG FERDSEL I LANGVANDSDALEN.

Skrevet av Andreas Spjelkavik

Sjønstå ble bosatt omkring 1665 av Baard Pedersøn som var der til ca 1676. Videre vet vi at plassen Stormoen ble skyldsatt omkring 100 år senere, den 1. juli 1776.

Senere kom Tveråmo, Schiønstudahl og Schoffeldalen med sine *"Finnerydninger eller små Skovpladser"*, som de ble benevnt som, med 2 på Tveråmo, 1 på Schiønstudal og 3 i Schoffeldalen.

Før de her 6 nevnte rydningene kom, så var det et ektepar som hadde tatt seg en rydningsplass et sted vest for Langvand, men hvor er ikke kjent i dag. Mannen var Ole Einersen, han opprinnelig fra Sørfold, med sin kone Synne Andersdatter fra Stormo. Ole Einersen, Langvand finner vi flere ganger nevnt i "kirkens bøker", da som fadder sammen med sin kone eller forlover. Vi finner at han også godvillig har betalt skatt i årene 1776, 1777 og 1778. I årene 1784 – 1786 er han også nevnt da han betaler frivillig skatt.

I 1787 flyttet denne familien til Cousmodalen.

Vi hører også at Peder Larsen, *"lap af Langvandet"* og kona Ingeborg Andersdatter fikk en datter den 31. desember 1835. Hun fikk senere navnet Anne ved dåp i Saltdal kirke. Og vi hører om John Andersen, *"norsk lapmann"* og kona Marthe Nielsdtr. Langvandsdal som hadde *"indført sig øverst i Langvandsdalen og nærer sig af Fædrift"*. Også de fikk ei datter, Christine den 5. oktober 1839 som ble hjemmedøpt av sin far. Om henne vet vi at da hun senere skulle døpes i sin kirke så ble hun døpt i Saltdal kirke den 17. november 1839 fordi som det er skrevet: *"Barnet kunne formedelst uveir ikke bringes til Skjærstad kirke."* Videre står det: *"18. Novbr. Tilmeldt Sognepræsten i Skjærstad det Fornødende."* Det ble også fortalt om John Andersen at han brukte en fast samleplass for reinen sin ved uvær i nærheten av den boplassen han hadde ved Balmi elv. Kan det ha vært i den slakke skråningen fra vannet opp mot Rappis der vi i dag har Reinhagen?

(Reinhagen var "husmannsplassen" Søren Larsen senere ble tilvist av gruveselskapet den gang da de fordrev han fra "Rydningsbruket Fagerli" som han tidligere hadde fra det offentlige ifølge et livstidsfeste.)

Vi finner også John Andersen nevnt i forbindelse med skoleskatten for 1840/41. Dette var folk som bodde ved Langvandet og senere var flyttet derfra den gang da innvandringen i Langvandsdalen for alvor tok til med 4 familier fra Rana, 1 fra Saltdal og 1 fra Røyrvasseid i årene mellom 1848 til 1853.

Da begynte det tilstrømning av mennesker, i hovedsak som nevnt fra Rana til det avsidesliggende vatnet inne i dalen foran høgkjølen. Der så de det lagelig med ei framtid for seg og sine familier. Etter relativt kort tid ble det den gang utgått 6-7 rydningsbruk rundt vannet. Vel nok var det i de første årene noe gjennomtrekk der, men stort sett kan det vel sies at folkene var stabile og familiene vokste etter som årene gikk. Ikke alle åringene for levekår var like gode, men de sto han da av på et vis.

De levde så vidt det var av brukene de hadde, og litt attåtnering drev de også i tillegg til gårdsdrifta. Skog, jakt og fiske ga et kjærkommet tillegg til det daglige som de ellers fikk fra jorda på gårdene. Men ufarlig var dette ekstraarbeidet ikke. Den første som fikk seg en rydningsplass oppgitt ved Langvannet av lensmann Marcus Gjøre Rosenkrantz Dessen i 1848, Elias Gabrielsen, druknet den 17. juli 1854 angivelig i Fossen i Langvandselva under fløtningsarbeide. Da ble det fløtet ved for salg som brensel nedover elva til Sjønstå. Veden skulle kanskje også videre utover fjorden?

Da intensiteten i elva senere utpå sommeren avtok ble han funnet og han ble gravlagt på kirkegården i Skjærstad den 24. august samme år.

Folk nede i bygda oppdaget etter hvert også mulighetene for et ekstra utkomme fra Langvandsdalen, og da ble ikke lokalbefolkningen lengre alene om denne ekstra inntekten. Forholdene for de fastboende ble da etter hvert såpass elendige at de knapt nok kunne livberge seg på de brukene de hadde fått seg tildelt. Kommunen ville at Staten, som tidligere hadde tildelt de enkelte sine rydningsplasser, nå omkring 1875, mente og skulle tvangsflytte folkene fra dalen.

Men nei, det ønsket ikke den lokale offentligheten, men en veiforbindelse, om så bare en ridevei ut til omverden for folkene ville offentligheten helle ikke høre snakk om.

Det var fortsatt å gå på den samme gamle stien og bære på ryggen det de skulle ha med seg hjemover fra turene de gjorde til handelsmannen i bygda nede ved fjorden.

Ei vandrehistorie fra 1858 forteller om en mann som en dag kom til kjøpmannen på Venset, Bernhard Koch, og fortalte at han hadde funnet gull oppe ved Langvandet. Mannen viste frem det han hadde funnet. Handelsmannen, han så da at gull var det ikke, det som mannen hadde å vise frem.

Gjennom årene som fulgte kunne likevel "*Koch'en på Venset*", forretningsmann som han var, ikke glemme det minnet han hadde om mannen som en gang viste frem mineralene han hadde funnet oppe i dalen ved Langvandet.

Åtte år senere, i 1866 fikk Koch med seg "*Rørosingen*", lensmann Peter Kjelsberg på Skjærstad, og en minerer, han opprinnelig fra Bø i Telemark, men da bosatt på Østerkløft, Ole Moland, og de tre dro til Langvandsdalen på søk etter mineraler. På to steder (Furuhaugen og ovenfor Sandnes-odden) fant de mineraler som senere ble registrert på behørig vis. (Sandnes-odden var et lite utspring i Langvandet nedenfor den haugen vi i dag omtaler som Charlottehaugen.)

Året etter var Koch igjen tilbake i dalen og han gjorde flere funn. Han gjorde også et funn, antakelig nede mot Tveråmo, på en plass som han kalte for "*Hjertli-klubben*". Det påfølgende året, den 6. juli 1867, meldte også en annen mann, Jens Jensen om et funn i nærheten av der Koch hadde gjort sitt funn året i forveien. Dette funnet ble ikke antatt, da man mente at mannen ikke hadde midler til senere å kunne rydde opp i terrenget etter en avsluttet forsøksdrift. (Eller som det ordrett er skrevet - at stille antagelig Sikkerhed for den skade, han ved skjerpingen måtte foretage.) Stedet Hjertli-klubben er i dag ikke kjent blant lokale folk som ferdes i området. Derimot er det et sted i Skoffeldalen som omtales som "*Klubben*". Kan det være omkring dette stedet de gjorde sine malminn?

Andre gjorde også malminn i Langvandsdalen, men så stilnet det av etter hvert, uten at det ble foretatt noe mer omkring de forskjellige funnene. Det stoppet også etter hvert helt opp med leting etter malm i dalen og det ble helt stille i flere år fremover.

Frem til året 1876, da innerst Mads Andreas Pedersen fra Solvik, han de kalte "Solvik – Mads", kom på leting etter den rikdommen som etter alt folkesnakket skulle finnes oppe i dalen. Da han kom dit opp, fikk han losji på rydningsbruket Storli hvor Sakarias Sørensen da var brukeren av den rydningsplassen. Det fortelles at de to, Mads og Sakarias, en dag var oppe på Furuhaugen for å se etter noen sauer som Sakarias hadde på beite der. Og der oppe fant de den dagen malmsteiner som de heftet seg med. Fra tidligere av så hadde far til Sakarias, han Søren Larsen, brukeren av rydningsbruket Fagerli, sett flere rustganger oppe på høgfjellet ved Hanka som de den gang omtalte det stedet.

De tre bestemte seg da for å oppsøke handelsmannen på Venset, for å høre hans syn om funnene.

Uten å gå inn på den videre historien er det bare å nevne at en prøve av malm fra Langvandsdalen i 1886 var havnet i København, hos firmaet James Pedersen & Co som den gang var agent for det norske firmaet "Ankerske Marmorforretning", grunnlagt 1884 av Christian Anker i Christiania.

Denne malmprøven, som inneholdt svovelkis med "ispreng av kobber" fikk nå den svenske handelsmann og fabrikkier Nils Persson fra Helsingborg se og dermed begynte eventyret om gruvedriften i Langvandsdalen.

Nils Persson, "storforbruker av svovel", hadde gjennom flere år søkt etter svovelkis, fra sin egen gruve uten å lykkes med det, til bruk ved sin kunstgjødsselfabrikk i Helsingborg. Han ville heller ikke takket nei dersom det også var med kobberkis i denne sin fremtidige drøm. Den malmprøven han nå fikk se i København, var midt i blinken for han, og Persson så nå sitt livs store mulighet til å bli gruveeier.

Persson kjente en annen svenske, bosatt i Norge, ingeniør Alfred Hasselbom. På den tiden drev Hasselbom med forsøksdrift på en svovelkisforekomst for lensmann Alfred Rokstad på Rogstadvollan ved Støren i Sør-Trøndelag. Persson kontaktet Hasselbom og fikk Hasselbom til umiddelbart å reise til Langvandsdalen for å vurdere om det var mulig å begynne gruvedrift der inne i dalen.

Hasselbom så gjorde, og etter å ha sett på forholdene i og omkring denne veilause dalen inne ved grenselandet i nord, returnerte Hasselbom til Helsingborg på slutten av året 1886 og framla sitt syn om oppstart av en malmgruve ved Langvandet.

Hva Hasselbom fortalte Persson med rene ord er ikke kjent, men 27. februar 1887 kom Hasselbom tilbake til Langvandsdalen. Denne gang sammen med et snes gruvearbeidere for å ta ut en prøvelast av den malmen som var i dalen, som så skulle sendes til Helsingborg for nærmere analyse i et laboratorium som bl.a. Persson styrte med.

Da Hasselbom nå kom til dalen igjen så vet vi at det tidligere hadde vært to prøvedrifter på malmen som fantes der. Den første driften hadde vært på Furuhaugen i årene 1877-78 hvor det i løpet av 11 fortløpende måneder var tatt ut omlag 60 tonn råmalm, bestående av bl.a. svovelkis innblandet med ca 3 % kobber. Den malmen lå fortsatt på Furuhaugen. (Gruvedriften her ble ledet av ingeniør Tellef Lassen. Det økonomiske ved driften var det grosserer Johan Dahll fra Kragerø som hadde påtatt seg ansvaret for.) På slutten av året 1877 døde Johan Dahll. Sommeren 1878 kom

Johan Dahlls bror, Bergmester i Tromsø Distrikt, Tellef Dahll til Langvandsdalen. Han stoppet da de videre finansieringer av prøvedriften.)

Den andre prøvedriften var utført i ei steinur ovenfor det vi i dag kaller for Furulund, i tidsrommet fra 1879-81 i det som den gang ble omtalt som "Monspetteruren skjerp".

(Benevnelsen Monspetteruren skjerp ble benyttet av Tellef Lassen i en artikkel i Polyteknisk Tidsskrift nr. 2 i 1879. De nye driverne på den samme forekomsten omtalte nå arbeidsstedet som Furulund gruve. Gruvedriften her ble ledet av ingeniør Johan C. Koch. Det økonomiske var det Nils Henrik Bruun, da bosatt i Bergen, som var den ansvarlige for. Senere ble jo navnet av svenskene som kjent igjen endret til "Mons Peter Uhren Grufve", men her stopper jeg!)

Malmen fra den andre prøvedriften var den gang delvis blitt kjørt til Sjønstå på vinterføre og lagret der, mens noe fortsatt var lagret ved Langvandet, da enten nede i Furulund vi kaller det, eller ved utløpet av vannet.

Hasselbom begynte nå med bergmessig arbeid i ura ovenfor Furulund samtidig som han startet med å anlegge en vintervei mellom Langvann og Øvrevann, slik de gjorde det i slutten av 1870-årene ved den 2. prøvedriften. Den 9. mars 1887 var den nye veien til Hasselbom ferdig og kunne kjøres med hest og slede. Transport av malm fra Langvannsdalen begynte, både fra de tidligere driftene på Furuhaugen og i Monspetteruren skjærp, samt også av ny utdrevet malm fra den sist nevnte, nedover til Sjønstå.

Samtidig med dette begynte også kjøring av både tidligere opplagret, og senere etter hvert også av ny ankommet malm, fra Sjønstå til Finneid så lenge isen på vannene var farbare utover våren. Det kom da etter hvert 100 tonn malm til Finneid og den Stavangerske båten "Gyda" ble lastet opp med det som til da var kommet dit og den seilte lasten til Helsingborg. Senere da "nedrevatnan" var blitt isfrie og seilbare etter vinteren så ble ytterligere nærmere 420 tonn malm seilt eller rodd fra Sjønstå til Finneid og videresendt til Helsingborg.

Hittil hadde det vært ca 150 personer på Hasselboms lønningsliste med på dette arbeidet, til ulike tider og i ulike lengder. Noen var med hele tiden, andre bare i noen få timer. De langt fleste var menn, men også to kvinner deltok på dette arbeidet. De to kvinnene, Amalie Andersen og Anna Olsen var begge fra Leivset. De ble lønnet på konto: "*Malmkjøring Fron Furulund till Sjønstå*" for juni måned 1887. Konto for malmtransport finnes ikke for strekningen Sjønstå – Finneide så det er jo mulig at samme konto ble benyttet på hele strekningen fra gruve til sjø? Kanskje rodde eller seilte de to damene malm for Hasselbom på den siste del av strekningen i juni måned, hvem vet? "Men tøffe var de i alle fall, okke som!"

På tross av at det den gang var ca. 50 mennesker fastboende omkring Langvannet var det etter om lag 40 år fortsatt ikke bygget noen form for vei mellom Sjønstå og Langvannet. Etter som årene hadde passert var det da blitt oppgått en sti på denne strekningen som var den eneste veien de hadde.

Den nye gruedriftens behov, til og fra, ble som nevnt om vinteren kjørt med hest på en oppmåket veg gjennom snøen der stien gikk om sommeren. I den lyse årstiden ble varer til og fra gruveselskapet de første årene båret langs stien på rygg av mann eller kløvet på hest. For mannen vet vi at ei slik bær ble regnet til 4 våg, som er ca 72 kg. For dette ble det betalt kr. 4,- eller omlag 5,5 øre pr kilo. Persson igangsatte i 1888 bygging av en kjerrevei mellom Fossen og Sjønstå. Grovt sett kan det vel sies at den ble anlagt der de andre hadde gått foran gjennom de mange forgående år.

Veien, omlag 10 km lang, ble ferdig bygget i 1889. Vi kjenner den i dag som den veien der den årlige "Fjellveimarsen" går.

Muligens før denne veien var bygget ferdig hadde Persson samlet "et faglig panel" til å befare dalen med hensyn til en fremtidig transportform for produkter fra den gruvedriften han nå hadde påbegynt. Panelet bestod, foruten av Persson selv også av disponenten for gruveselskapet, østerrikeren Frederick Vatter og gruvens ingeniører samt en norsk representant for taubaneprodusenten "I. Polig AG" fra Köln i Tyskland. Det som var aktuelt som den fremtidige transportformen var enten en taubane eller en jernbane. Dette var tanker som Tellef Lassen hadde fremlagt alt i 1879 i en artikkel i "Polyteknisk Tidsskrift, nr 2 for 1879", der han omtalte malminfunnene han i årene mellom 1876 til 1878 hadde registrert i Langvandsdalen. Han omtalt også i denne artikkelen hvorledes han mente malmen burde foredles. Det "faglige panelet" til Persson entes om jernbane fra Sjønstå opp til "Hamnen" som de kalte et sted, eller Dråvika som det egentlige navnet er, for der oppe å bygge et omlastningsanlegg, mellom "sjø og land". Perssons første tanke var at det på denne strekningen mellom Øvrevann og "Hamnen" skulle det anlegges en hestebane. Om det var det omtalte panelet som fikk Persson til å snu og nå gå inn for lokomotivbane er ikke kjent. Men Persson endret på denne tiden sine planer om denne banen, fra "gamp til damp".

Perssons påbegynte gruveforetak i Langvandsdalen som han hittil selv hadde finansiert, ble med $\frac{3}{4}$ deler, den 8. januar 1889 overtatt av Skånska Superfosfat- och Svafelsyrefabriksaktiebolag i Helsingborg. I det daglige ble dette selskapet omtalt som "Fosfaten". Også det var et foretak som Persson hadde store økonomiske interesser innenfor.

Den 26. februar 1889 så søkte "Fosfaten" til Staten om konsesjon for drift av en jernbane mellom banens to omtalte endepunkter. Samtidig ble det søkt om et statlig tilskudd for byggingen av banen på kr 100.000.-, som ble ansett å utgjøre en fjerdedel av de fremtidige byggeomkostningene.

I mars måned behandlet Formandskapet i Skjærstad søknaden og ga planen sine beste anbefalinger.

Formandskapets behandling av denne søknaden kom senere i retur fra Amtmannen til Formandskapets møte den 14. oktober. "Formandskapet" anbefalte fortsatt søknaden, men ikke i like store ordelag denne gangen som ved den første behandlingen. Amtmannen videresendte deretter søknaden med "Formandskapets" uttalelse sammen med egne anmerkninger.

Etter å ha mottatt Amtmannens uttalelser om banen skrev "Departementet for de offentlige arbeider" et brev til gruveselskapet den 17. april 1890 hvor det bl.a. het – *"at Departementet forinden Videre foretages, skulle anse det ønskelig at erholde Bolagets Erklæring om, hvorvidt Andraget om naadigst Koncession paa Banens Anleg fastholdes om Statsbidrag ikke vilde kunne ledsages med Departementets Anbefaling"*.

I svar på dette fra Fosfaten, datert 13. juli heter det at – *"uten Statsbidrag havde det ingen Interesse af at erholde Koncession."*

Fosfaten vedtok deretter selv for egen regning å bygge en jernbane, kun for sitt eget behov for transport mellom Sjønstå og Hamnen.

Da man nå hadde bestemt at jernbanen skulle bygges i egen regi, samtidig som et større gruveanlegg skulle bygges opp i Langvandsdalen vedtok "Fosfaten" nå å skille ut sin fremtidige virksomhet i Norge som et eget selskap. Konstituerende generalforsamling for det nye selskapet ble avholdt 10. januar 1891. Gruveelskapets navn skulle være "Aktiebolaget Sulitelma Gruber" med en aksjekapital på 2 000 000 kroner.

Det ble deretter søkt til den felles svensk/norske konge om tillatelse til å danne et slikt selskap. Kongen ga sin tillatelse til dette den 1. mai 1891, da med anmerkning om at det nye selskapets navn skulle være Sulitelma Aktebolags Gruver.

På møte i det nye gruveselskapets interimstyre den 1. april ble det vedtatt at arbeidene med det nye jernbaneanlegget skulle utføres av kaptein Ole Wilhelm Lund og hans bror kaptein Alf Lund, Christiania. (Begge med militær grad.)

Banen var tidligere oppmålt og utstukket i 1890 av en svensk ingeniør Schenstrøm og tegninger for banen var utført av ingeniør Gagner.

I følge kontrakten skulle det da anlegges en tertiærbane, med sporvidde 75 cm og med kurveradier ned til 50 meter og banen skulle ikke ha "onødig finhet". Kontrakten for dette arbeidet ble undertegnet i Helsingborg den 2. april 1891.

(Tertiærbane, - er en jernbane bygget enklest mulig med spesiell liten sporvidde.

Ingeniør Guttormsen, sammen med oppsynsmennene Anton Markus Gunhildsrud og Iver Haakonsen Gravem sammen med de første 12 arbeiderne på dette jernbaneanlegget ankom Sjønstå den 4. mai 1891. Kaptein Alf Lund skulle da også ha ankommet anlegget, men han ble liggende syk i Bodø. I slutten av måneden var antall ansatte blitt 100 mann.

Ved det påfølgende årsskiftet var det totalt 200 mann som arbeidet på baneanlegget.

I løpet av den første byggetiden gikk man bort fra den opprinnelige plan for banens trase. Fra først av var det meningen at banen skulle gå oppstrøms på venstre siden av elva til der vi vet "Fjellheim" i 1904 ble anlagt ovenfor Stokkviknakken av Kristian Næsje, for der å krysse elva og videre gå oppstrøms på høyre siden av elva til "Hamnen". "Hamnen" var en planlagt fremtidig havn for omlasting som skulle anlegges ved hjelp av en oppdemning ovenfor "Glefsa" slik at Dråvika da fikk samme høyde på vannflaten som den Langvannet hadde.

Det finnes en gammel kartskisse, eller kroki, som viser den planlagte traseen, samtidig som det også finnes en underskrevet avtale mellom gårdbrukerne Jens Christensen og Ole Olsen Fjeld som den ene part og det nye gruveselskapet som den andre, om avståelse av et område til denne planlagte oppdemning av elva. Dette området ble gitt vederlagsfritt til gruveselskapet fra de to gårdbrukerne og er datert 12. sept. 1890.

O.sakf. Boye, Bodø, kritiserte senere både "Fosfaten" og Fogden i Salten for denne avtalen hvor det nye gruveselskapet, etter hans mening, på en kynisk måte hadde utnyttet de to brukerne. Senere ble det også fra Jens Christensen krevd erstatning for nedhugget skog på sørsiden av elva i forbindelse med kartlegging av den først planlagte banetraseen.

Planen om oppdemning av Dråvika gikk man bort fra, som foran nevnt, på forsommeren i 1891 og førte deretter hele banen på venstre side, oppstrøms av elva, opp forbi Fossen og inn i utløpet fra Hellarmobukta. Årsaken til denne endringen av

planen var at ved oppmåling av høydeforskjellen mellom Dråvika og Hellarmobukta så var denne tidligere målt til å være 7 meter, men ved senere kontrollmålinger viste høydeforskjellen seg å være hele 12 meter.

Det ble nå anlagt en terskel tvert over elva nedenfor det nye planlagte anlegget for omlastninger mellom båt og jernbane oppe i Langvandselva, men ovenfor Fossen. Samtidig ble det også bygget en nåledam oppe på denne terskelen og det ble rensket bort større steiner i elveløpet opp til Hellarmobukta. Dette ble sannsynligvis gjort i et forsøk på å opprettholde et mest mulig plant og rolig utløp av Langvandselva fra Hellarmo ned til den omtalte oppdemningen. Vannføringen ble jo ikke mindre, men strømforholdet i elva ble kanskje mer forutsigbart?

Medio juni måned 1892 ankom det første tyskproduserte lokomotivet ”LOKE” til jernbaneanlegget. Lokomotivet ble sammensatt på Sjønstå av en montør fra fabrikanten med lokal hjelp (Martinius Olai Larsen) og oppfyrt første gang den 24. juni. Grusing av banelegemet opp til Fossen ble deretter straks påbegynt.

På denne strekningen var det 8 elver/bekker som måtte passeres. Den største var Tverrelva. Fra først av var brua her bygget 5 meter lang, men et større regnskyll (26/27-aug.) ødela den og det ble da bygget en ny platebru på 8 meter og det viste seg for ettertiden å være en stor nok åpning.

Baneanlegget ble besiktiget av myndighetene den 15. september.

Overtakelse av banen (10,36 km.), fra utbygger til eier foregikk med ”pomp og prakt” den 15. oktober 1892. Til stede ved denne overtakelsen var foruten den lokale ledelsen ved gruveselskapet også Arbeidsminister Nielsen, Jernbanedirektør Pihl, Driftsbestyrer Hjelm, Fogd Haslund, Amtmann Theisen, Amtsingeniør Conradi og Lensmann Kjelsberg.

(Stigning på banen var fra Sjønstå opp til Fossen: 1:28, 1:45, 1:35 og 1:200)

Før denne overtakelsen fant sted så hadde selskapets da nyansatte direktør, Olav Corneliussen fremlagt et forslag for bedriftens ledelse i Helsingborg om at banen straks måtte forlenges videre opp til Hellarmo. (Disponent Vatter var da av Persson blitt fjernet fra sin stilling ved gruveselskapet og hadde forlatt stedet.) Corneliussen så nok for seg de problemene som kunne oppstå med omlastinger ovenfor Fossen og strømføringen i elva videre opp til Hellarmobukta.

Det er fortalt at for å snu båtene og prammene som kom nedover til kaien i den smale elva, så måtte man ta strømdraget til hjelp. Ved å feste båtens baug til kaien når den kom nedover så snudde strømføringen både båt og pramme. Og ble en pram lastet for mye så greide ikke båten alltid å trekke prammen oppover mot strømmen til Hellarmobukta. Da ble det festet tau mellom båten ute i elva og land. Så måtte menneskelige krefter tre støttende til, for å hjelpe båten med prammen opp til det roligere farvannet.

Slik gjorde de det i det første driftsåret gjennom ”sommersesongen”.

Den 6. oktober 1892 kom det et telegram fra Helsingborg til gruveselskapet hvor det het: *”Låt utstikka banan Fossen – Hellarmo – Furulund – Fagerli billigast.”*

Vi vet også at det alt før den 3. oktober forelå det et utkast til videreføring av banen mellom Fossen og Hellarmo fra jernbanebyggeren, kaptein Ole W. Lund.

Og den 13. oktober – to dager før overtakelsen av jernbanen frem til Fossen, forelå det også et tilbud fra kaptein Ole W. Lund om videreføring av banen opp til Hellarmobukta, beregnet ferdig til 30. september 1893, forutsatt at arbeidet kunne videreføres kontinuerlig. Byggeomkostningene ble da beregnet til totalt kr 77.500,-. Dersom ikke arbeidet kunne påbegynnes umiddelbart, men ble utsatt til påfølgende vår så ville byggeomkostningene øke til kr 86.000,- og banen ville bli ferdig levert først 31. juli 1894.

Banen ble besluttet forlenget videre til Hellarmobukta umiddelbart.

Men før dette så hadde o.sakfører R.M.B. Schjølberg, Bodø den 22. januar på vegne av handelsmann Bernhard Koch og hans medinteressenter i kobberanvisningene i Langvandsdalen, eller Vattenbygdens Kobberskjerp som det egentlige navnet var, fremmet en skjønnsstevning ovenfor eierne av gårdene Sjønsstaadal, løpenr. 131 og løpenr. 132 for ekspropriasjon av grunn til anlegget av jernbanen. Etter å ha taksert strekningen ble det den 1. juli satt ekstrarett i Furulund hvor det ble avgitt følgende: *”Angaaende Expropriasjon av grund for bygging av Sulitjelmabanen 1892 over gaarden Skjønstaadal Br.no.131, Øvre Fjeld & Br.no. 132, Nedre Fjeld*

Kjendelse

Requientene Bernhard Koch og Konsul Persson, som indehavere av Langvandets Kobberanvisning kjendes berettiget til under utkastelseestvang 4 – fire uker etter kjendelsens lovlige forkyndelse at tage i besittelsen foran taxerede grund mot at erlegge til eieren af gaard L.no 131 (Skjønstaadal) Kr 135,- (ett hundre tretti fem kroner) og til eieren af gaard L.nr 132 (Skjønstaadal) Kr 335,- (trehundre tretti fem kroner) forsaavidt der over innmarken tages en strimmel med 20 – meters bredde fra sporets midtlinje, men, kr 285,-(to hundre otte fem kroner) forsaavidt der paa samme strækning kun tages en strimmel av 6 (sex) meters bredde fra sporets ytterside.”

Erkjennelse fra Jens Christensen Sjønsstaadal om selv å ha mottatt de omtalte kr 335,- ved lensmann A. Kjelsberg, er anført på utskriften av denne kjennelsen fra 1892. Ole Olsen Fjeld var bygselmann på Øvre Fjell den gang og det var Staten ved Forstvesenet som eide det bruket.

På Tveråmo var det også to gårder som ble berørt av jernbanebyggingen Det ene gården eide gruveselskapet selv, så der var det over eget område banen ble anlagt. Den andre selvstendige eieren på Tveråmo fikk betaling for å la jernbanen gå over sin gård. Jens Jensen hadde inngått en avtale med Persson allerede den 29. juli 1891. I den står det at for den skade eller forringelse som måtte bli påført gården *”på direkte eller indirekte måte, skal være afgjort ved betaling af kr 100,- ett hundre kroner”*. Videre er det nevnt i denne avtalen at Jens Jensen var tilfreds med at gruveselskapet betaler han kr 10,- for den skade som var påført gården med den telefonledningen som er ført over den. Det er på denne avtalen påført at beløpene er mottatt direkte av gårdeieren.

Videre om dette er det kjent at forstvesenet sendte krav den 4. februar 1893 på avgift etter ekspropriasjonen av grunn til jernbanetraseen på det offentlige område. Kravet var på *”kr 135,00 For Afstaaelse af grund m.m. til Jernbaneanlegget Skjønstu – Fossen.”* Dette var som følge av den foran nevnte kjennelsen for gården øvre Fjell hvor staten var eieren.

I et brev fra Amtmannen i Nordland, datert den 25. mars 1893 heter det at det da var ”indkommet til Departementet en gjennem Kaptein Ole W. Lund indgiven underdandisk Ansøknin g fra Sulitelma Aktibolag, Helsingborg, datert 28. februar om tillatelse til med afgift at befordre Passagerer og Varer paa bolagets jernbane mellem Sjønstå og Hellarmobugten.” .

Departementet anmodet videre i et annet brev til Jernbanedirektør C. Pihl om i egenskap av sin stilling som tilsynsmann for private jernbaner å foreta inspeksjon av banen mellom Sjønstå og Hellarmo før departementet fattet en avgjørelse i denne saken.

Offisielt heter det at første tog ankom Hellarmo 29. august 1893. Samme år fikk banen også sin første passasjervogn. (Uten boggi og med 8 sitteplasser) Før denne vognen ble anskaffet så måtte reisende ta til takke med en plass på en åpen jernbanevogn.

Jernbanedirektøren overlot til seksjonsingeniør Gunnerus på sine vegner å besikte banen. Ved denne besiktigelsen foretatt i oktober fremkom det en del påpekninger av mangler som i ettertid ble forelagt gruveselskapets juridiske rådgiver R.M.B. Schjølberg, Bodø til utredning.

Gunnerus uttalte senere etter besøket ved banen at det syntes for han, da han var der, å være full drift på banen. Flere kilder forteller at banen ble åpnet for vanlig trafikk allerede den 26. juni, men dokumentasjon for dette finnes ikke.

Etter at banen nå var forlenget og produksjonen fra gruvene også var økt ble det behov for flere lokomotiver, så i 1893 ble det anskaffet nok et lokomotiv, likt det først innkjøpte fra 1892. Det nye lokomotivet fikk navnet ”TYR”.

Konsesjon for drift av banen ble gitt gruveselskapet ved Kgl. Resolusjon av 7. sept. 1894.

Et tredje lokomotiv, større enn de to som først var anskaffet ble innkjøpt i 1904 til denne banen. Det lokomotivet fikk navnet ”ODIN”.

Fra først av ble det benyttet seilbåter i Langvannet til all transport. Lokalt ble det bygget 4 båter, hver med lasteevne på 10 tonn. Båtene ble omtal som ”Listerbåt” og skal ha vært lettseilt og godt egnet for gruveselskapets behov. Konstruksjonen skal ha vært brei og den trengte ikke dypt vann for å flyte fritt. Om denne båttypen stammet fra Lister i Vest-Agder eller Lister, syd/vest for Blekinge er ikke kjent. Men etter som gruvedriften hadde svensk opprinnelse så er det vel sannsynlig at denne modellen hadde sitt utspring fra broderlandet?

(Før man begynte å bygge ”Listerbåtene” hadde man gjort et forsøk med en annen båt som viste seg ubrukelig i vannet. Den er beskrevet som en ”kasse”, påbygget med baug og ror. Fremdriften var med seil, men denne var ikke styrbar. ”Båten” lot seg ikke styre, den gikk den veien vinden blåste. Ved stabelavløpingen hadde den fått navnet ”Tsar Peter” som nok var det mest eksklusive ved hele farkosten.)

Til bruk for transport på Langvannet, uavhengig av vær og vind eller årer, så ble en motorbåt som fikk navnet ”Gutten” innkjøpt i 1892 samtidig med at også dampbåten ”Sulitjelma I” ankom til vannet. Denne båten ble anskaffet fra Trondheim Mek. verksted og kom i deler på vinterføre over Fjellveien. Den ble bygget opp i Furulund og var på Langvannet sommeren 1892.

Dette ble gjort etter et tidligere mislykket forsøkt på å frakte et skrog til en båt på veien over fjellet sommeren 1891. Den båten ble deretter benyttet i ”nervannene” inntil banen var bygget opp til Hellarmo. Da ble den tatt opp til Langvannet med

jernbanen og den gikk i vannet der oppe til 1915. Naftamotoren som var satt inn i motorbåten viste seg å være svært lunefull så den ble utskiftet med en dampmaskin alt i året 1893. I siste del av 1890-årene viste det seg at "Sulitjelma I" var for svak til den transporten som da foregikk på vannet. Det ble derfor bestilt en ny båt og i 1901 ankom "Sulitjelma III".

Den første "Sulitjelma I" som nå var blitt "Sulitjelma II" ble da flyttet ned til "nedrevannene".

I 1911 fattet gruveselskapet vedtak om å forlenge og nå bygge jernbanen videre oppover fra Hellarmo til Fagerli, samtidig som gammelbanen mellom Sjønstå og Hellarmo skulle ombygges.

De forberedende arbeidene med forlengelsen av banen opp til Fagerli og ombyggingen av banen mellom Hellarmo og Sjønstå startet i desember 1912. Arbeidene som da tok til var utbedringer av fjellskjæringene i området Hellarmo/Fossen, samt bygging av en mindre tunnel ved Dråvika og den 72 meter lange tunnelen gjennom Stokkviknakken. Også økning av flere kurveradier på strekningen ned til Sjønstå, bl.a. forbi Kongsberghammeren ovenfor "Bershola" ble gjennomført. Dette arbeidet ble utført av firma Grøndahl og Kjørholdt, Trondheim. Samtidig fulgte jo også arbeidet med en helt ny banetrase fra "kurve 12", også benevnt som "Tolvakurven", ovenfor Osbak opp til Fagerli. På denne sist nevnte strekningen var man nødt til å krysse flere større og mindre elveleier fra "kurve 12" opp til Fagerli. Nevnes her var det Langvandselven, Hellarmosundet, Rupsi elv, Lerelven, Giken elv og Lomi elv, i tillegg til dette var det også flere mindre bekkefar. De mindre bruene, omtalt som bjelke- eller platebruer ble bygget lokalt på stedet og satt opp etter som arbeidene på den nye banen skred fram.

For de to først nevnte bruene så kjøpte man to gamle seksjoner fra Minesund bru, nord for Eidsvoll, der NSB da hadde bygget en ny og større forbindelse over utløpet fra Mjøsa. De to seksjonene kom til Hellarmo omkring årsskiftet 1913/14 og man begynte straks sammensettingen av bruene. Den 40 meter lange bruene over Langvandselven der det nå ikke var noe båtferdsel ble bygget utover elva på stedet og var ferdig oppsatt høsten 1914. For Hellarmosundet bru var det ikke så enkelt. Båtene skulle jo gå lengst mulig på Langvannet, med omlasting til og fra jernbane inne i Hellarmobukten slik som hittil. Først bygget man derfor brukarene på begge sider av sundet. Samtidig ble den 50 meter lange brua ferdig oppmontert på vestsiden av sundet inne på land, men stikkende noe utenfor og hvilende på vestre brukar. Utenfor brokaret ble det bygget en midlertidig arbeidsplatt. Med en traverskrane i bakkant av brua, montert på en reilsbane langs bruas utsider for senere å løfte brua opp fra bakken og en pram i forkant av bruas østre ende som flottør, kunne de da dra brua ut over sundet når den dagen kom.

Man bygget også på forhand en midlertidig kai på vestsiden av Hellarmo-odden ute i Langvannet. Så da dagen med stor D kom, den 3. juni 1915 og seilings-leden gjennom Hellarmosundet ble stengt av den nye brua, så måtte de reisende gå og nødvendig gods kjøres mellom jernbanestasjonen inne i Hellarmobukta og den nye, midlertidige kaia ute på Hellarmo-odden. Det ble fortalt at alt den 7. juni kjørte det første toget over broene ved Hellarmo!

Da nå banen skulle forlenges til å gå hele strekningen fra Sjønstå til Fagerli så bestemte man samtidig også å øke sporvidden fra 750 mm som tidligere, til nå og skulle bli 1067 mm, eller 3,5 fot. (Engelske mål på jernbaner.) Dette for å kunne

benytte et større og kraftigere materiell til transport langs den nye banen. Dermed kunne det da kjøres tyngre tog på banen og ikke minst, for å kunne holde banen åpen for trafikk gjennom hele vinteren. På Sjønstå ble det samtidig påbegynt bygget et nytt stasjonsområde og et nytt lasteanlegg ble bygget for omlasting av kis fra jernbane til båt. Offisiell åpning av den nye jernbanen ble foretatt den 22. juli 1915.

Til utvidelse av sporvidden og forlengelse av banen måtte det derfor nå anskaffes helt nytt rullende materiell, samt skinner og sleeper beregnet for sporvidde 1067 mm. Da dette ankom som stykkgods ble de to lokomotivene "SAULO" og "SULITELMA" og flere vogner for senere transport på banen, samt mesteparten av alle nye skinner og sleeper fraktet opp til Sandnes. Der, i den nybygde lokomotivstallen ble lokomotivene og vognmateriellet montert sammen og det nye sporet ble først lagt ut mellom Sandnes og Fagerli og deretter nedover til kurve 12 ved Hellarmo. Samtidig ble det lagt til rette for den nye og tyngre skinnegangen langs den ombygde stekningen mellom Kurve 12 og Sjønstå.

Årsaken til at Sandnes ble valgt til utgangspunkt for utbyggingen var kanskje det at der hadde man den gang et stort lager av utsprengt stein liggende. Der lå det stein etter inndriften av Grunnstollen noen år tidligere som med knusing til en mindre fraksjon kunne benyttes som "ballast" på hele jernbanelinjen mellom Fagerli og Sjønstå. Det fortelles om dette at en steinknuser gikk den gang døgnet på tamp på Sandnes i denne hektiske tiden. For transport av stein mellom steintippen og knuseren ble en trallebane anlagt nedover fra tippen frem til knuseren. Et større siloanlegg for stein og knuseren ble satt opp fremfor en fjellhammer noe øst for huset "Sorgenfri". Det var et bolighus som lå ovenfor veien innover til Fagerli, vest for malmrigningsanlegget den gang. "Sorgenfri", tidligere også benevnt som "Hotellet" var en bygning Persson i sin tid mente kunne benyttes som hotell nede på Osbak for besøkende til dalen, men det er en annen historie.

Alt var planlagt, tydeligvis til minste detalj, også langs den gamle banestrekningen, så det første "kistoget", som vi kalte slike tog med produkter fra gruveselskapet, kjørte den 22,3 km lange strekningen fra Sandnes til Sjønstå allerede den 14. juni 1915. Det var 11 dager etter at Hellarmosundet bru var lagt ut over sundet og samtidig også 11 dager før at den offisielle åpningen av banen fant sted. Det å starte malmkjøring såpass tidlig kan ha blitt gjort for ytterligere å komprimere det nye banelegemet frem til åpningsdagen med senere fastsatte ruteavganger, eller var det kanskje i mangel av kis på Finneid for å fylle en båtlast?

Etter at den ordinære trafikken kom i gang, 15. juni var det ikke lengre mulig å kjøre ut grus til linjen annet enn på søn- og helligdager grunnet mangel på ledige vogner. Banen ble derfor ikke ferdig gruset før i 1916. Da banen ble åpnet i 1915 var det bare stasjonsbygningen og den nye kaien på Sjønstå som var påbegynt bygget. De andre bygningene og plattformene ved de planlagte stoppestedene langs banen kom senere. Stasjonsbygningene i Furulund og på Sandnes kom først sommeren 1916.

Etter at banen nå hadde fått større sporbredde ble lokomotivene ODIN og LOKE tilpasset den nye sporvidden på 1067mm, henholdsvis i årene 1915 og 1918. For det vesentligste i ettertiden fikk ODIN deretter lokal tjeneste i Sulitjelma mens LOKE var stasjonert på Sjønstå.

Lokomotivet TYR ble hensatt på Sjønstå.

Men først da, vinteren 1915/16 ble det nå helårig, åpen forbindelse mellom Fagerli og Sjønstå. Til da hadde "færdafolk" vintertid blitt tilbudt å benytte isen på Langvannet til og fra Hellarmo. Derfra videre til Sjønstå var det etter at "Kong

Vinter viste sin styrke” å bruke en oppmåket vei, enten langs jernbanetraseen eller over fjellet. (Og etter mine regneferdigheter var det da gått hele 28 år etter at gruvedriften startet!)

Nå da helårs jernbane var etablert med den nye jernbanen mellom Sjønstå og Fagerli så hadde båtene og prammene i Langvannet gjort sin jobb. Den største av båtene i Langvannet, ”Sulitjelma III” ble plukket ned til største transportable detalj og sendt til Moen hvor båten ble satt sammen igjen på slipen og den gjorde senere tjeneste mellom Finneid og Sjønstå frem til jernbanen ble forlenget ned til Finneid i 1956. De to andre båtene i Langvannet, ”Gutten” og ”Sulitjelma I” ble dratt opp på land i Furulund og lå der til i 1934. Da ble de ribbet, fikk skjært hull i skrogene og ble dratt ut på isen. Da ikke isen lengre greide å holde dem oppe gikk det som planlagt, de gikk begge til bunns i Langvannet!

Men hvor de 4 ”Listerbåtene” fra de første årene med gruvedrift og transport på Langvannet er blitt av, er det vel ingen gitt å fortelle om i dag. Det samme er det vel også for det tjuetall med prammer som engang ble benyttet i vannet etter at dampbåtene kom til Langvatnet og bukserte dem rundt omkring. Det finnes flere fotos av prammene i dag, liggende ved kai eller lastet med 30 tonn kis på tur til Hellarmo, 5 prammer i rekke bak ”Sulitjelma III”. De var alle bygd av tre ved Langvannet. Om vinteren var de lagt på land vest for Charlottetippen viser et foto. Den ene prammen, registrert som nr 5 vet vi hvor er, de andre vet vi ikke hvor de ble av. (Ligger nedsunket utenfor kai i Hellarmo-bukta.) Ble også de kanskje søkt ned i vannet eller ble de brent da deres tid var omme?

Når man nå hadde løst problemene for jernbanen med nytt og større materiell som greide å holde banen gående gjennom vintersesongen så var det likevel fortsatt problemer med ”nedrevatnan” og isen der. Man gikk derfor til anskaffelse av en større isbryter fra Kockum Verft, Malmö i 1915. Båten, ”Sulitjelma VII”, ca 100 fot lang med motorytelse på 540 hk greide seg noenlunde bra i isen, men prammene tålte dårlig den ”julingen” de fikk i råka bakom isbryteren.

Det neste eksperimentet ble utført vinteren 1916/17. Det var en blanding av tog og båt på isen over en del av Ørevannet.

Man hadde jo fortsatt materiell fra den gamle tertiærbanen lagret rundt omkring, både skinner, lokomotiv og vogner. Det ble nå lagt skinner ut på isen fra Sjønstå ned til en linje, trukket mellom Storneset og Solvik hvor det ble anlagt en omlastingsplass fra jernbane til båt med prammer ute ved iskanten. Fotografier fra denne tiden viser at man med dette fremkomstmiddelet også hadde passasjervogn med i toget. Hvor mange reisende som benyttet denne transportformen er ikke kjent. Jeg vil tro de fleste som ferdes der den gang foretrakk å gå til og fra mellom Sjønstå og båten. Heller ikke for transport av kis, muligens også kobberbarrer, var dette noen stor suksess. På denne banen ble det totalt fraktet 744 tonn.

Da vårsola igjen fikk overtak på vinteren det året ble alt materiell dratt inn på land og det kom aldri ut på noe is igjen Det ble også i ettertid påstått at ikke noe av materiellet gikk tapt ved dette eksperimentet.. I denne trafikken hadde det gamle lokomotivet TYR sin siste tjeneste. Etter det var det ugjenkallelig slutt for TYR!

Sesongene for transport med båt mellom Finneid og Sjønstå var svært ulike fra år til år, alt etter som vinterens temperaturer svingte.

I 1924 var båtene i drift i vannene frem til 18. februar.

I 1949 derimot begynte man bryting av råk opp mot Sjønstå med begge båtene den 5. april. Foran båtene gikk det da 25 mann på 10 timers skift og lagde hull i isen med spett og sprengte åpning foran båtene. Den 7. april ble dette arbeidet stanset fordi man da bare var kommet knappe 1000 meter nærmere Sjønstå. Det var vel knapt nok opp til Engan? Arbeidet ble tatt opp igjen den 20. april og da kom man opp til siloen på Sjønstå samme kveld! Det året ble det anvendt totalt 1414 arbeidstimer og benyttet 2045 kg sprengstoff på isen.

I 1953 ble det anskaffet et motordrevet bor som lagde hull i isen for sprengninger. Med denne innretningen greide da 4 mann i ettertid å gjennomføre det samme arbeidet som 12 – 14 mann tidligere utførte.

Den 27. januar 1935 ble det på et folkemøte på Folkets Hus i Sulitjelma lokalt fremmet et ønske om forlengelse av jernbanen ned til Finneid. Det ble valgt en jernbanekomiteé til å forestå de videre arbeidene. Komiteens medlemmer var Torvald Hugaas som form., Einar Trøften, Alfred Brandt, Jens Langseth og Arne Dragland. Komiteens arbeid ble under krigen 1940/45 innstilt, men arbeide ble tatt opp igjen i slutten av 1945.

En ny folkeavstemming i Sulitjelma 1946 vedtok fortsatt jernbane som det mest ønskelige og møtet ønsket at jernbanen nå måtte bygges mellom Finneid og Sulitjelma fremfor bygging av en veg.

Stortingets Vei - og Jernbanekomiteé, sammen med Generalinspektøren for NSB var i Sulitjelma for å orientere seg om forholdene vedrørende vei eller bane i august 1947.

Gruveselskapet hadde gjennom tidene eiet til sammen i alt 9 båter og på det meste et 40-talls prammer i vannene. Prammer med lasteevne fra 30 til 200 tonn. De største ble benyttet mellom Sjøntå og Finneid. I tillegg hadde gruveselskapet som omtalt i de første årene også hatt 4 seilbåter i Langvannet med form som en "Listerbåt" med 10 tonns lasteevne før det kom dampbåter i vannet som trakk prammer fra ende til annen.

Smeltehytta i Fagerli ble nedlagt 21. februar 1919 og en ny smeltehytte var bygget og tatt i bruk på Sandnes i 1929 med første kobbertapning den 6. juli. Jernbanesporet mellom Sandnes og Fagerli var derfor ikke lengre nødvendig og det ble fjernet i 1950.

Norsk Film A/S fotograferte isbryting på nedrevatnan den 20. april 1950.

Men før dette, i 1948 ble det leid inn en beltebil til transport på isen gjennom vinteren og det med godt resultat som det står skrevet. Før den tid var det nok hesten som mest var den førende drivkraft på denne strekningen.

Samtidig på denne tiden og fremover så lenge ferdselen på is opp til Sjønstå varte, så dukket det opp et noe underlig fremkomstmidler i dette trafikksambandet. Helst ble det benyttet utpå vårparten når isen ble for tynn og usikker til at man kunne anvende biler i sambandet. Dette var en type "motorsykler" som trakk sleder etter seg, en eller to avhengig av føreforholdet. Sledene, med meier over halvmeteren høye var bygget lokalt. De var bygget såpass høye for at ikke passasjerer og gods skulle bli vått av eventuelt overvann på isen. Trekkrafta på denne ekviparsen var et tysk

kjøretøy som kom til landet under krigen og var produsert av NSU i Neckarslum, Tyskland. Den hadde 1500 ccm motor, med ytelse på 36 Hk og en oppgitt toppfart på 70 Km/h. Vekten av kjøretøyet er oppgitt til å være 1,3 tonn. Foran var det et hjul og bak kjørerer var det en liten lasteplatt med et drivbelte av stål på hver side av platten og bakerst, selvfølgelig en slepekrok. I djup og løs snø kunne hver lamell i stålbeltene påsettes en form for vinge for at doningen skulle få større bæreflate og flyte bedre på det løse underlaget for og komme seg fremover i løs-sneen. Navnet på dette kjøretøyet var "Kleines Ketten Krad". Peder, best kjent som "Pelle" Mosti og Karl Helgesen var vel de to som oftest var førere til dette noe underlige fremkomstmiddelet.

(Nevnes i parentes, må kanskje også det private initiativ til Edmund Olsen med motordrift på en sparkstøtting. På Sjønstå kom den visstnok før det ble laget noe lignende i Alvdal. Men denne var for privat bruk, og kom bare ut i ett eksemplar.)

Stortinget vedtok den 28. mai 1952 å forlenge jernbanen ned til Finneid mot 14 stemmer. De 14 som stemte i mot forslaget om jernbane stemte for å bygge veg.

Arbeidet med forlengelse av jernbanen til Finneid tok til den 29. august 1952.

Før dette arbeidet begynte ble det dannet et nytt selskap, "A/S Sulitjelmabanen" som skulle være ansvarlig driver for anleggsarbeidene og senere driften av den nye banen. Arbeidet med banen ned til Finneid var planlagt til å bli slutført høsten 1957.

Arbeidene med forlengelsen av banen skred fortere frem enn det fra først av var forutsatt og allerede i 1956 ble det drevet til gjennomslag i de lengste tunnelene til følgende datoer:

Grønlifjell, 2807 m lang den 23. mars
Hårskolten, 2419 m lang den 30. mai
Sjønståfjell, 2829 m lang den 11.juni.

Data for den minste tunnelen gjennom Vatneset, nær Finneid har jeg beklageligvis ikke.

Også ved denne forlengelsen av jernbanen var man avhengig av å krysse rennende vann. Øverst på den nye traseen måtte man krysse Sjønstå elv ved Sjønståfossen. Fra først av var det der planlagt å bygge bru. Men her ble det valgt en annen løsning. Elven ble ført inn i en 14 m lang tunnel slik at banen kunne føres over elva på "fast fjell". Senere sprakk taket i denne vanntunnelen, og i dag er det en bru over elva, 24,5 m lang som ble tatt i bruk 8. april 1968, men det er jo en annen sak.

Det andre stedet var over Hjemgamstrømmen. I slutten av november 1956 ble det lagt en 35 m lang bru over strømmen mellom Moen og Hjemgam. Denne brua var også innkjøpt fra NSB og hadde tidligere vært en del av statsbanens bru over elva Otta i Gudbrandsdalen. Brua ble satt sammen på Moen – siden av strømmen og senere dratt og skjøvet over sundet da den dagen kom. Også denne brua med en pramme i forkant som det flytende element.

Den 12. desember 1956 kjørte det første lokomotivet på den nye banestrekningen fra Sjønståfossen på gammelbanen og nedover til Finneid.

Første rutegående tog ble kjørt mellom Lomi og Finneid den 20. desember 1956 med planlagt avgang fra Lomi st kl 10.00. Den begivenheten ble bivånet av elever fra Sulitjelma Folkeskole som skolen den gang hette og de fleste ansatte ved Mekanisk verksted og noen av de andre avdelingene på Sandnes som på den tiden hadde sine spisepauser. Med toget fulgte det med omlag 100 passasjerer.

Siste rutegående båt på sambandet Finneid/Sjønstå med retur til Finneid var "Sulitjelma V", onsdag 19. desember om kvelden. På Sjønstå var det før avgangen avskjedselskap med saluttt da båten returnerte med sine 29 passasjerer på den siste avgangen.

Offisiell åpning av den nye Sulitjelmabanen ble utført av Kronprinsregent Olav den 14. juli 1957.

Arbeidene med en ny tunnel, 568 m lang, gjennom Stokviknakken, ble påbegynt i mai 1961.

Stokkviknakken tunnel var ferdig og ble tatt i bruk 30. november 1962.

Gjennom alle år var togene, trukket av damplokomotiv på denne banen blitt "handbremsset". Dette innebar at bremsingen av togene ble utført av lokfører på lokomotiv og av togfører i konduktørvogn. Ved "tungt lastede tog" ble det i tillegg bremsset også på andre vogner langs toget. Dette ble utført ved at personell, en til to mann, gikk ute langs vognene under fart og regulerte bremsene satt på - eller av, etter signaler fra lokomotivføreren. (To korte støt fra togets dampfløyte betydde at det skulle bremses, et kort og et langt betydde at bremsene skulle løses og tre korte betydde stans. "Bremsene" gikk ut langs vognene når toget var kommet til Danielheia på turene til Sjønstå og senere til Finneid. Ved handbremsing begynte man bremsingen fra de bakre vognene i toget og satte bremsene på fremover vognene i vognsettet til det ble oppnådd tilstrekkelig bremseeffekt. Det måtte ikke bremses så hardt at hjulene stoppet helt slik at vognene skled langs skinnene. Da ville friksjonen mellom hjul og skinne slipe hjulkransen plan slik at man fikk et kantet hjul. Når bremsene skulle løsnes etter en nedbremsing så måtte det skje i motsatt rekkefølge av den påsatte bremsingen.) Forlengelsen av banen til Finneid med de tildels lange tunnelene og kullfyrte lokomotiv medførte et stort ubehag for bremsene ute på vognene. Samtidig var det også ille for passasjerene i de "røykfylte" personvognene.

(Damplokomotiver på banen, som ikke er nevnt tidligere:

Nytt lokomotiv "TYR", kjøpt brukt fra A/S Dalen Portland Cementfabrik, Brevik i 1949. NSB Nr 82 og NSB Nr 85 anskaffet ca 1950 fra henholdsvis Jærbanen og Vestfoldbanen. Lokomotivene beholdt sine tidligere NSB - nummerer.)

I siste del av 1950-årene begynte man å utstyre alle kisvogner, de fleste passasjervogner og en god del godsvogner med luftbrems. De andre vognene fikk gjennomgående luftledninger.

I november 1957 kom det en dieseldrevet motorvogn med 60 sitteplasser til banen.(Fikk senere navnet SULITELMA.) Ved behov kunne motorvognen trekke en personvogn og også en godsvogn i et tog og motorvognen var utrustet for sentralbremsing. Motorvognen ble satt inn i rene passasjerruter mellom Lomi og Finneid samt også leilighetsvis som lokaltog i Sulitjelma.

Det første trykkluftbremsede toget gikk mellom Lomi st. og Finneid st. den 2. mai 1958.

I slutten av september 1960 og i februar 1961 kom det to nye diesellokomotiv til banen. Begge var utstyrt med aggregater for sentralbremses. De fikk senere navnene henholdsvis ODIN og TYR. (De nye lokomotivene fikk sine navn fra 1965 og utover.)

Dermed kan det vel sies at damplokomotivenes røykfylte æra var på hell på denne banen. Noen av de gamle lokomotivene ble stående som reserve for diesellokomotivene, de andre ble hugget.

Et tredje diesellokomotiv som fikk navnet SAULO ble anskaffet i november 1966 og det fjerde, som fikk navnet LOKE ble innkjøpt brukt i 1970 og da ble det helt slutt med damp. Alle de nye lokomotivene var utstyrt med aggregater for luftbremses. Dermed var det nå også slutt med at personell, likt akrobater entrett langs toget fra vogn til vogn under fart i et inferno av røyk for bremsinger, av eller på, samtidig som også passasjerene nå fikk et bedre røykfritt tilbud

Vedtaket om omlegging av Sulitjelmabanen til veg ble fremlagt og vedtatt av Stortinget i 1971. (Dato for dette vedtaket er jeg i dag ikke kjent med.)

Det som er kjent er at den første salven i forbindelse med denne veien, forteller anleggsleder Arne Løvmo, ble avfyrt i Danielheia, den 18. april 1971. (Var dette en salutt i glede over et fattet Stortingsvedtak?)

Stortingets vedtak om vei til Sulitjelma ble godkjent i Statsråd den 7. mai 1971. De virkelige forberedende arbeider langs banen for å omgjøre jernbanen til veg, samtidig som den vanlige trafikken gikk "nesten som normalt" på jernbanen ble påbegynt den 2. juli 1971.

Jernbanen ble nedlagt den 22. juli 1972 og den provisoriske veien ble tatt i bruk fra 13. august samme år. Arbeidene med å rive skinnegangen startet i begge retningene fra Ågifjell hp. mandag den 24. juli kl. seks om morgenen!

I tidsrommet mellom 22. juli og 13. august da rivingsarbeidet på banen ble utført var det flyforbindelser mellom Sulitjelma og Fauske med et 4 seters sjøfly. Flyet, en Cessna 206 fra Norwing A/S, Bodø med tillatt nyttelast 400 kg hadde 4 faste forbindelser tur/retur hver dag etter oppsatt ruteplan, men utvidet villig antall avganger etter behov. I tillegg var det også motorbåtrute mellom Moen og Sjønstå for fastboende ved Øvrevannet og i Sjønstådalen.

På den gryende veien var det fra først av, fra den 13. august, kl. 10.00 lysregulert kjøring gjennom Sjønståfjell og Hårskolten tunneler og videre kjøring fra Solvik over Grytvikmoen med forbindelse til riksvei 50. (En ambulansebil, vet jeg, kjørte den nye veien ca. kl 0600.) Grønlifjell tunnel var da stengt for all trafikk. Etter at man fikk strosset ut møtelommer i de to førstnevnte tunnelene ble lysreguleringen fjernet. Dette samtidig med at også Grønlifjell tunnel da hadde fått sine møtelommer. Deretter var det fri ferdsel under ansvar for møtende trafikk. Jeg tror man kan si at alle viste ansvar i tunnelene, dessuten var det alltid arbeidslag i virksomhet i tunnelene til alle døgnets tider.

I forbindelse med senere strossing av Stokviknakken tunnel ble det kjørt utenom denne tunnelen med lysregulering på den gamle jernbanetraseen fra 1915 som gikk gjennom Gratlandtunnelen inntil også Stokviknakken tunnel var strosset ut til fullt tverrsnitt.

Etterarbeid på veien fortsatte i om lag tre år, så først omkring 1975 kan det vel sies at veien var noenlunde ferdig bygget. Men fortsatt i dag ca 35 år senere venter vi på den offensielle åpningen av veien til Sulitjelma. Men det blir vel ikke før alle tunneltak er tettet for sine vannlekkasjer, refleksene langs tunnelsidene reparert og vasket og veibanen er blitt noenlunde plan.

Foran nevnte jeg at det første toget ned til Finneid gikk fra Lomi st. til Finneid st. den 20. desember 1956. På forhånd var det bestemt at det skulle være samtrafikk mellom "A/S Sulitjelmabanen" og "storebroren NSB".

Ved A/S Sulitjelmabanen skulle man kunne kjøpe tjenester til hvilken som helst stasjon eller annet stoppested i landet ved de to banene og vise versa. Ingen stasjoner eller holdeplasser på de to banene kunne derfor ha samme navn. Samtrafikken var så tett at i den første tiden etter at Nordlandsbanen ble åpnet til Fauske den 1. desember 1958 så stoppet alle tog på Nordlandsbanen ved Finneid for av og påstigninger. Men det varte ikke så svært lenge. Trafikkgrunnlaget var for lite og allerede 31. mai 1959 gikk den ordningen over til historien.

Om navnene til stoppestedene for det nye lokale baneselskapet A/S Sulitjelmabanen, så samrådte selskapet seg først med Fauske kommune og de entes om navn på den nye banen. Men da skurret det både hos Postverket og Statens navnekonsulent. De to etatene hadde også meninger om navn og skrivemåten for navnene. Men til slutt entes man med følgende løsninger for A/S Sulitjelmabanen:

Sandnes ble Lomi st.

Samvirkelagets sidespor ble Lerelva,

Charlotta ble Langvatnet hp.

Furulund ble Sulitjelma st. (Med kryssningsspor ved Magasinet.)

Glastunes ble Bursi hp. (Men figurerte en tid som Glastunes hp.)

Grønli ble Rupsi hp.

Fjell, med tilnavnet "Vannstasjonen" ble Sjønstådal hp.

Tverråmo ble Ågifjellet hp. (Men denne holdeplassen ble flyttet 600m fra Tverrelva mot vest enn tidligere var, for et anlagt kryssningsspor. I hele perioden med jernbane til Finneid også med sidespor ned til Sjønstå)

Storvik hp.

Solvik hp. (Med et kryssningsspor.)

Moen ble Gjengam hp.

Mosti ble Vatnbygd hp. og

Finneid ble Finneid st. som fra først foreslått og da var alle fornøyd.

Det var to navnløse sidespor på banen, ved Bursi Gruve og til taubanestasjonen i Charlotte. Senere kom et sidespor inn til Avilon stoll, samtidig som det også ble lagt et sidespor gjennom Østbanen opp til Råmalmsentralen i Grunnstollen. Det var også et kryssningsspor på Hellarmo hvor det ikke var noen stasjon eller holdeplass på banen.

I dag er reisende opptatt av reisetid over en strekning. Om det var slik i de "gode gamle" dager vet jeg ikke. Tillatt hastighet på togene på den gamle Tertiærbanen som gikk mellom Sjønstå og Hellarmo var som nevnt 10 km/h.

I en gammel rutetabell fra 1898 finner vi at det var tre avganger pr. dag med tog fra Sjønstå til Hellarmo. Det var kl 6,00, kl 9,30 og kl 2,00 med retur fra Hellarmo kl

7,30, kl 10,45 og kl 3,15. Under tabellen kan det leses: *"Til utgangen af Juli Maaned Nat og dag samme klokkeslett; efter denne tid kun Dagrute"*.

Avgangstider for båtene i vannene er ikke nevnt.

I en rutetabell fra 1. mai 1914 er det mer orden på rutetidene.

Der starter dagens første tur fra Finneid kl 06.15 med ankomst til Sjønstå kl 8.00. Fra Sjønstå gikk det tog kl 9,15 med ankomst til Hellarmo kl 10.05. Båtavgang fra Hellarmo kl 11,15 med ankomst til Furulund kl 12,30. Fra Furulund kl 1.30 med ankomst Sandnes/Fagerli kl 2.30. Det er opplyst at det er totalt 8 avganger pr dag. Reisetiden fra Finneid til Sandnes /Fagerli var den gang 8 timer og 15 min.

Den gang da banen ble forlenget fra Sjønstå til Fagerli, eller rettere sagt fra Fagerli til Sjønstå, og det som nevnt kom nye lokomotiver på en ny jernbanetrase så ble den tillatte hastighet på banen øket til 25 km/h. Men fortsatt var det bare 10 km/h gjennom kurvene med minst radius. En reiserute fra 1933 viser at ved første avgang fra Finneid, kl 6,30 så kunne man ankomme Sandnes kl 11.00. Da ble jo reisetiden totalt blitt redusert til 4h og 30 min.

I 1957 var reisetiden fra Lomi til Finneid med damplokomotiv blitt redusert til bare 1h og 45 min. Kunne reisetiden da bli kortere? Jo da, det gikk an. Senere med større dieseldrevet trekkraft på banen kunne hastigheten økes ytterligere. I en rutetabell fra 1972 så ser vi at var en togavgang fredag kveld fra Lomi stasjon kl 22.55 og ankomst til Finneid stasjon kl 23,55. (Det toget var satt opp for at lauskarene slik de ble omtalt, med skiftarbeid som hadde hatt ettermiddagsskift gjennom uka skulle komme seg heim til helga, og da hastet det!)

Så vil jeg nevne noen tall fra banens nyere historie:

1960 Fraktet med tog i alt 235000 passasjerer, eller et gjennomsnitt pr dag med 640 personer.

1970 Bilfrakt i løpet av året: Totalt 8419 biler eller 23 biler/døgn.

1971 Største passasjertog med 703 betalende reisende. (Sangerstevne i Sulitjelma.)

1972 Raskeste kjøring mellom Lomi og Finneid ble utført i forbindelse med et ambulanseoppdrag. Tid for turen var 34 min.

1973 På banens siste dag, 22. juli 1972 ble det fraktet 107 personbiler. Ved siste togavgang var det 28 personbiler med et tillegg av ca 100 personer. Avgang etter rutetabellen var kl 20.00. Toget, trukket av lokomotivet Saulo forlot Lomi stasjon ca 1 ½ time forsinket. Ved returen fra Finneid var avgangen om lag to timer forsinket, men var det noen som da klaget på det? Nepepe.

Helt på tampen også noen ord om uhell i denne trafikken, slik jeg husker det:

I 1949 kom en lastebil under uvær utenfor den oppmerkede transportveien på isen i Movika, ovenfor Bytingnesodden, også omtalt som Tortenli – bukta. Sjøføren berget seg ut av bilen og inn på isen før den gikk til bunns med sin last. Den påfølgende sommer ble bilen "fisket opp igjen". Bilen ble da "tørket" og reparert og den gikk på veiene i Sulitjelma i mange år deretter. Dybden på stedet der bilen gikk ned ble loddet til 116 meter!

Det blir fortalt om en ku, tilhørende gruvarbeider og kirketjener Peder Nilsen som ble påkjørt av et tog nedenfor kirken i Charlotta høsten 1928. Nærmere omstendigheter om denne ulykken er ikke kjent, men ”Pe-Nilsa” ble den dagen fri for ku. (Lokalt, i Sulis, ble Peder Nilsen omtalt som ”Pe-Nilsa”,- kort og godt!)

Videre fortelles det at en hund, tilhørende kjøpmann Hartvig Lund (”Moses”) ble påkjørt av et tog ved ”Magasinet” i 1930-årene og skadet slik at den måtte avlives.

En ungdom på veg til en kinoforestilling på Folkets Hus i 1940-årene tok et tog fra Sandnes som han viste ikke stoppet i Charlotte. Han skulle hoppe av under fart og det gikk galt, han glei på stigtrinnet, ble hengende utenfor kupeen og mistet sin ene hand før toget kom til Furulund hvor det var ordinær stans.

Avsporing av et lastet tog på tertiærbanen den 28. aug. 1907 ovenfor nedre kurve i Dråvika. Toget kjørte da inn i et jordskred ovenfor ”Jonas-odden” med det til følge at lokomotivet Loke og 8 – 9 vogner sporet av. Lokomotivet stoppet ovenfor vannkanten i Dråvika. Lokomotivet ble en del skadet, men det ble tatt opp på banen igjen og reparert. Det er ikke kjent hvor mange personer som var med toget, men det er i rapporten om ulykken nevnt at det ikke var personskade som følge av ulykken. (Største tillatte hastighet på banen var den gang 10 km/h.)

Nok en avsporing av et tog mellom Sandnes og Sjønstå inntraff vinteren 1954. (Rapport om denne hendelsen er ikke funnet, så her støtter jeg meg til eldre ansattes hukommelse. Toget som bestod av ”nye” Tyr, en godsvogn og en passasjervogn kjørte etter å ha passert Bjørkmoen og Nymoen inn i et snøskred som hadde gått ovenfor Kongsberghammeren. Dette resulterte i at lokomotivet gikk av sporet og ut mot skrenten ovenfor elven hvor det stoppet. Førerhytten som var fremst på lokomotivet var da delvis kommet ut over kanten på skrenten. Det var nok kjelen og vanntankene som den tyngste delen av lokomotivet, samt koblingen til de to bakenforliggende vognene som hindret en større ulykke på banen den gang. Etter at Tyr var festet til fast grunn på øvre siden av jernbanesporet ved hjelp av taljer ble vognene fjernet og lokomotivet ble dradd inn på sporet.)

En feil lagt sporveksel ved Bursi gruve gjorde at et rutegående tog på veg til Sjønstå i 1943 kjørte inn i Rupsi stoll før det stoppet delvis inne i stollen Lokomotivpersonalet så på avstand den feillagte sporvekselen og hoppet av lokomotivet etter å ha satt på bremsen. Det ble bare mindre materielle skader på lokomotivet ”Sulitelma” som senere ble reparert på Mek. Verkstedet.

Men også et titall menneskeliv gikk tapt gjennom årene ved ulykker i forbindelse denne samferdselslinjen.