

Litt historie og noen årstall omkring Sulitjelmabanen.

27. februar 1887 kom Alfred Hasselbom som kjent til Furulund med en del arbeidere for å ta ut en prøvelast malm som skulle sendes til Helsingborg for analyse i det fabrikkannlegget som Nils Persson, konsulen styrte med. Som vi vet var det da bare en sti og en delvis påbegynt veg opp til Langvatn. Persson fikk senere bygget en vei mellom Fossen og Sjønstå. Men med de planene han etter hvert satte for den fremtidige gruvedriften i Langvassdalen var ikke dette en tilfredsstillende løsning.

I august 1888 fikk Alfred Hasselbom 4 gårdeiere langs nordsiden av Sjønståelven til å inngå følgende avtale med gruveselskapet:

"Undertegnede Eiere og brukere af efternævnte Gaarde i Langvassbygd i Skjærstad (Så følger gårds- og bruksnummer) meddeler herved udelukkende eneret til Alfred Hasselbom eller hvem han måtte overdrage sin Ret Tilladelse til paa og over nævnte vaar Eiendomme at anlegge og drive en Sporvei eller Linbane for Transport af Ertser mv. Den til Sporvei fornødne Grund afstaaes uden vederlag, vorimod Erstatning forbeholdes forsaavidt Anlægget maatte medføre Skade paa Mark eller Skov. Tveraamo, den 12. august."

En av de som skrev under på "sin" kontrakt, med påholden penn, eide ikke den gården han benyttet. Det var lensmannen i Saltdal, Johan L. Normann som var eieren, men det formelle i denne saken ordnet Bernhard Koch noen dager senere, så var det i orden.

Muligens før dette hadde Nils Persson samlet et engere "panel" til å befare dalen med hensyn til en fremtidig transportform. Panelet bestod, foruten av han selv også av disponent Frederick Vatter, gruvens ingeniører og en representant for taubaneproduzenten I. Polig AG fra Köln. Det som var aktuelt som den fremtidige transportformen var enten taubane eller jernbane. En tanke som Tønnes Lassen hadde fremlagt alt i 1879 gjennom sin artikkel i Polyteknisk Tidskrift, hvor han omtalte malminnene i Langvassdalen. Panelet entes om jernbane opp til "Hamnen" med bygging av et omlastingsanlegg der mellom sjø og land.

Perssons gruveforetak i Langvassdalen ble den 8. januar 1889 overtatt av Skånska Superfosfat- og Svafvelsyrefabriksaktiebolag (Fosfaten) i Helsingborg. 26. februar søker Fosfaten til Staten om konsesjon for bygging og drift av jernbane mellom vannene. Samtidig ble det søkt om et statlig tilskudd til bygging av banen på kr 100.000, - som var ansett å utgjøre en fjerdedel av byggeomkostningene. I mars måned samme år behandlet formannskapet i Skjærstad Herredsstyre jernbanesaken og ga sine beste anbefalinger til søknaden. Formannskapets behandling kom i retur fra Amtmannen til formannskapets møte den 14. oktober, men formannskapet anbefalte fortsatt søknaden, dog ikke i så store ordelag som ved den første behandlingen.

Etter å ha mottatt Amtmannens uttalelse om banen skrev så "Departementet for de offentlige arbeider" til gruveselskapet den 17. april 1890 hvor det blant annet het - "*at Departementet forinden Videre foretages, skulle anse det ønskelig at erholde Bolagets Erklæring om, hvorvidt Andragendet om naadigst Koncession paa Banens Anleg fastholdes for det Tilfælde, at Ansøgningen om Statsbidrag ikke vilde kunne ledsages med Departementets Anbefaling.*";

I svar på dette brevet fra Fosfaten, datert 13. juli heter det - "*at uden Statsbidrag havde det ingen Interesse af at erholde Koncession.*" Fosfaten vedtok deretter selv, for egen regning å bygge en jernbane til sitt eget behov for transport av malm og materiell mellom Sjønstå og "Hamnen"

Etter at man hadde bestemt at jernbanen skulle bygges i egen regi, samtidig som et større gruveanlegg skulle bygges opp i Langvandsdalen vedtok Fosfaten å skille ut sin fremtidige virksomhet i Norge som et eget selskap. Konstituerende generalforsamling for det nye selskapet ble avholdt 10. januar 1891. Selskapets navn skulle være Aktiebolaget Sulitelma Gruber med en aktiekapital på kr. 2.000.000,-. På møte i det nye gruveselskapets interimsstyre den 1. april ble det vedtatt at arbeidene med det nye jernbaneanlegget skulle utføres av kaptein Ole W. Lund, Christiania. Kontrakt på dette arbeidet ble undertegnet i Helsingborg den 2. april samme år.

Ingeniør Guttormsen, sammen med oppsynsmennene Anton Markus Gunhildsrud og Iver Haakonsen Gravem samt de første 12 arbeiderne på baneanlegget ankom Sjønstå den 4. mai, og i slutten av mai var antall ansatte blitt 100 mann. Ved årsskiftet var det ansatt ca 200 mann.

I løpet av den første byggetiden på banen ser det ut som man gikk bort fra de opprinnelige planene for banens trase. Fra først av var det meningen å krysse elven ved Fjellheim for så å føre banen videre på elvens sydside opp til "Hamnen" hvor omlastingen mellom jernbane og båt skulle foregå. "Hamnen" var en havn som skulle anordnes ved hjelp av en demning ved utløpet til "Glefsa" slik at Dråvika for ettertiden skulle få samme nivå som Langvannet hadde.

Det finnes en gammel kartskisse som viser den planlagte traseen og en avtale med Jens Christensen og Ole Olsen Fjeld, undertegnet på farens vegne av Andreas Olsen om avståelse av grunn til oppdemningen av elven. Dette ble gitt vederlagsfritt til gruveselskapet, og er datert 12.sept 1890. Overrettssakfører Boye kritiserte senere både Fosfaten og Fogden i Salten for denne avtalen hvor selskapet på en kynisk måte utnyttet de to brukerne. Senere ble det også av Jens Christensen krevd erstatning for nedhugget skog på sydsiden av elva i forbindelse med kartleggingen av den planlagte banen.

Planen om oppdemning ved utløpet av Dråvika gikk man bort fra. Persson avløste muligens avtalen på forsommeren 1891 og førte som kjent banen på nordsiden av elva opp forbi Fossen og inn i utløpet fra Langvann. Der ble det anlagt en terskel i elva nedenfor kaianlegget samtidig som elva opp til Hellarmobukta ble ryddet for større steiner. Dette ble gjort for å opprettholde en stabil og få en høyere vannstand i elveløpet.

- Medio juni måned 1892 ankom det først lokomotivet "Loke".
- Baneanlegget ble besøkt den 15. september.
- Overtakelse av banen, fra bygger til eier foregikk med "pomp og prakt" den 15. oktober.

Direktør Corneliussen fremla forslag til ledelsen i Helsingborg, før banen var ferdig bygget, at denne straks måtte forlenges opp til Hellarmo. Han så nok problemene som ville oppstå med omlastinger ved Fossen. Den 6. oktober kom det et telegram fra Helsingborg hvor det het: "*Låt utstikka banan Fossen - Hellarmo - Furulund - Fagerlid billigast*". (Vi vet at før den 3. november forelå et utkast til videreføring av banen fra kaptein Ole W. Lund.) Alt den 13. oktober - to dager før overtakelsen av jernbanen forelå det også et tilbud fra byggmester Lund om videreføring av banen opp til Hellarmo, beregnet ferdig til 30. september 1893 forutsatt at arbeidene kunne videreføres kontinuerlig. Byggeomkostningene ble da beregnet til totalt kr 77.500,-. Dersom arbeidene ikke kunne påbegynnes umiddelbart, men ble utsatt til kommende vår, ville byggeomkostningene bli kr 86.000,- og banen bli ferdig til avlevering først 31. juli 1894. Banen ble besluttet forlenget til Hellarmo umiddelbart.

Før dette hadde overrettsakfører Schølberg den 22. januar 1892 på vegne av handelsmann Bernhard Koch og hans medinteressenter i kobberanvisningene i Langvandsdalen fremmet en skjønnsstevning overfor eierne av gårdene Skjønstaadal, "løpno. 131 og løpno. 132" for ekspropriasjon av grunn til anlegg av jernbanen. Etter å ha taksert strekningen ble det den 1. juli 1892 satt ekstrarett i Furulund, hvor det ble gitt følgende: "*Angaaende Expropriation av grund for bygning av Sulitjelmabanen 1892 over gaarden Skjønstaadal Br.nr. 131, Øvre Fjeld & Br.nr. 132, Nedre Fjeld.*"

Kjendelse.

Requientene Bernhard Koch og Konsul N. Persson, som indehavere av Langvandets Kobberanvisning kjendes berettiget til under udkastelsestvang 4 - fire uker etter denne kjendelses lovlige forkyndelse at tage i besiddelse den 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.no. 132 (Skjønstaadal) Kr. 335,- (trehundre tretti fem kroner) forsaavidt der over indmarken tages en strimmel med 20 - meters bredde fra sporets midtlinje, men , kr 285,- (to hundre otte fem kroner) forsaavidt der på samme strækning kun tages en strimmel av 6 (sex) meters bredde fra sporets ytterside."

Erkjennelse fra Jens Kristensen Skjønstaadal om selv å ha mottatt kr. 335,- ved Lensmann A. Kjelsberg, er anført på utskriften av kjennelsen fra 1892. Ole Olsen var bygselsmann på Øvre Fjeld den gang og det var Staten ved Forstvesenet som var eier av dette gårdsbruket. Som tidligere nevnt var det også to gårder nede på Tveråmo som deltok i "samferdselsmøtet" Hasselbom avholdt i 1888. Den ene gården hadde gruveselskapet senere kjøpt av J. L. Normann i 1891 så der var det vel ikke noen utenforstående eierinteresser. Hvordan det ble løst økonomisk med den andre eieren, Jens Jensen har jeg ikke funnet noe om. Om dette er det videre kjent at forstvesenet sendte et krav den 4. februar 1893 på avgift etter ekspropriasjonen av grunn til jernbanetraseen på det offentliges område. Kravet var på - "*kr. 135,00 For Afstaaelse af Grund m.m. til Jernbaneanlægget Skjønstu - Fossen.*" Dette var i følge den foran nevnte kjennelsen for gården øvre Fjell hvor Staten var eieren.

I et brev fra Amtmannen i Nordland, datert 25. mars 1893 heter det at det - "*indkom til Departementet en gjennom Kaptein Ole W. Lund indgiven underdandigst Ansøknig fra Sulitjelma Aktiebilag, Helsingborg, datert 28. Februar om tilladelse til med afgift at befordre Passagerer og Varer paa Bolagets Jernbane mellem Sjønstå og Hellarmobugten.*" Departementet anmodet videre i et brev 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 den saken.

Første tog ankom til Hellarmo 29. august. Samme år fikk banen sin første personvogn. Jernbanedirektøren overlot til seksjonsingeniør Gunnerus, på sine vegne, å besiktige 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. Flere kilder forteller at banen ble åpnet for vanlig drift den 26. juni, men dokumentasjon av dette er ikke funnet. Gunnerus uttalte etter besøket at da han besiktiget banen syntes jernbanen å være i full drift.

Konsesjon for drift av denne banen til eget bruk ble gitt gruveselskapet ved Kgl. Resolusjon av 7. september 1894.

I 1911 fattet gruveselskapet vedtak om å forlenge banen videre opp til Fagerli. De forberedende arbeidene med forlengelsen av banen til Fagerli og ombygging av banen mellom Hellarmo og Sjønstå starter i desember 1912. Arbeidet som startet da var utbedringer av fjellskjæringene i området Hellarmo - Fossen, ved Dråvika og Kongsberg-hammaren, samt den 72 m lange tunnelen gjennom Stokkviknakken. Arbeidene ble utført av Firma Grøndahl og Kjørholt, Trondheim. Senere fulgte arbeidet med anlegg av ny banetrase fra kurve 12 ovenfor Osbakk til Fagerli. Samtidig med at banen nå skulle gå fra Sjønstå til Fagerli skulle også sporvidden økes fra 750 mm på den gamle banen til 1067 mm (eller 3,5 fot) på den nye banen. På Sjønstå ble det bygget et nytt stasjons - og sporanlegg. Offisiell åpning av banestrekningen Sjønstå - Fagerli ble foretatt den 15. juli 1915.

I 1935 ble det fremmet forslag om forlengelse av jernbanen ned til Finneid. Det ble lokalt valgt en jernbanekomite til å forestå det videre arbeid. Komitéens arbeid ble under krigen innstilt, men tatt opp igjen i 1945. En folkeavstemming i Sulitjelma i 1946 vedtok at jernbane måtte bygges fremfor en vei.

Jernbanespolet mellom Sandnes - Fagerli ble fjernet i 1950. Stortinget vedtok 28. mai 1952 Sulitjelmabanen forlenget til Finneid mot 14 stemmer. De 14 som stemte mot jernbanen stemte for et forslag om å utrede veibygging mellom Sulitjelma og Finneid. Arbeidene med forlengelse av banen ned til Finneid begynte i 1953. I 1956 ble det drevet til gjennomslag i tunnelene på følgende datoer:

- Grønlifjell 23. mars
- Hårskolten 30. mai
- Sjønståfjell 11. juni

Første tog ned til Finneid gikk den 12. desember, første rutegående tog mellom Lomi (Sandnes) og Finneid 20. desember. Offisiell åpning av banen 14. juli 1957.

Arbeidene med en ny tunnel gjennom Stokkviknakken starter i mai 1961. Tunnellen ble tatt i bruk 30. november 1962.

Omlegging av jernbanen til veg ble fremlagt for Stortinget og vedtatt. De forberedende arbeidene langs banen startet 2. juli 1971. Jernbanen lagt ned 22. juli 1972. Etterarbeidet på veien fortsatte i om lag 3 år og først i 1975 kan det vel sies at veien var ferdig.

© Sulitjelma historielag